KOKU-FAN
$4.00
april 1980
航空ファン 4
T-2 / JASDF
F-86と朝鮮戦争
C-130

T-2 JASDF

JAPAN AIR SELF DEFENCE FORCES SUPERSONIC TRAINER MITSUBISHI T-2

北国の空では，毎日雪が舞っている。同じ空で，より高度な操縦技術を求めて，若者たちが連日はげしい飛行訓練をくり返している。スーパーソニック・フライトで空を駆けるパイロットと，華麗なマシーンの本当の姿を，パイロットの冷静な目で追ってもらったのが，この特集の写真だ。

T-2の空撮写真（1～6頁）は，航空自衛隊第4航空団第22飛行隊の並川京三パイロットが撮影，本誌に提供いただいたもの。

Currently more than 50 T-2s are readily available for JASDF advanced pilot training programs. As known, T-2 is the 1st Japanese-designed Supersonic Trainer rolled out in 1971.

航空自衛隊の所有する約50機のT-2は，F-86，F-104J，F-4EJなどの戦闘機を保守，生産してきた日本の航空技術が作りあげた超音速高等練習機だ。試作機XT-2の開発は1967年9月に開始され，三菱重工，富士重工が主となって設計，三菱がメインアッセンブリーを担当し，1971年4月末に1号機がロールアウトした。同年7月20日，愛知県の小牧空港のランウェイから初飛行に成功し，今日のT-2の飛行が，ここからスタートした。1971年12月2日に2号機初飛行，72年4月に3号機，7月には4号機の実用試験機も完成し，航空自衛隊の高等練習機にふさわしい性能を保有すべく，各種実用テストが開始された。

T-2は全幅7.88m，全長17.85m，全高4.45m。航空自衛隊の使用機としては，F-4EJ，F-104Jに次ぐ大きさだ。超音速飛行に適した主翼は厚さ約4.5%の薄翼で，面積は尾翼等を入れて合計21.17㎡。主翼前縁にはドッグツース，フラップ，後縁にはスロッテッド・フラップを持ち，横操縦はスポイラーによって行なう。総重量は約6,700㎏～11,500㎏と，F-104Jに近い。エンジンも石川島による生産が行なわれたＲＲチュルボメカRB172 T260（TF40-IHI-801A）の双発で，離昇時の合計推力はアフタバーナ使用で約6,400㎏に達する。これ等のデータから，T-2の持っている高性能の一端がわかるだろう。

高等練習機としてのT-2の性能は，離陸滑走距離920m，海面上昇率10,700m（35,000ft）／min，最大速度マッハ1.6（高度11,000mにて920ktに相当），実用上昇限度15,200m，失速速度120kt，着陸滑走距離600mというデータだ。練習機としての能力はもとより，世界の第一級機にふさわしい性能を持っていることは，同機とともに開発，生産されたF-1支援戦闘機が実用化されたことが裏付けている。T-2は大別すると量産前期型と後期型の2種あって，前期型は機首左側にM61A1 20mm砲を装備せず，したがって砲口部分はカバーで覆われている。後期型はこれを装備し，識別上から前期型は機首，尾部，翼の一部が赤で塗装してある。後期型は機体全面がグレー1色でぬられており，この頁の機体のようになっている。垂直尾翼のマークは，中のスペースが黄色のものが22飛行隊，白が21飛行隊となっており，両飛行隊が量産前期，後期型を混合で使用している。6頁にわたる写真は1月21日正午ごろ，松島基地東方海上上空の訓練空域で行なわれた訓練の後，約10分間の撮影を行なったもの。カメラは35mm1眼レフ・モータードライブつきボディーに50mm標準レンズ，フィルムはコダックのコダクローム25を使用。いずれのショットも，日ごろ激しい訓練を行なう教官の厳しい目で見なれたアングルが適確にとらえられている。カメラマンの目と異なる貴重な写真だ。

While the earlier version of T-2 is unarmed the later versions carry M61A1 20mm gun on the left side of nose. For identificaion the earlier versions are painted partially in red and the later versions are in total Gray color scheme. Introduced here a selective air-to-air shots photographed by Capt. K. Namikawa.

During the training flight off the East coast of Matsushima AB. T-2 dimensions are; span 7.88m, length 17.85m, height 4.45m, wing area 21.17m. Weights; 6,700-11,500kg. Engines; Turbomeca RB172/T260 (TF40-IHI-801A). Performances; Speed Mach 1.6 (920kt/11,000m). Service ceiling 15,200m. Climbing rate; 10,700/min (SL).

米空軍イーグル・スコードロン

F-15イーグルの配備が進んでおり，いまやこのスーパーファイターは名実ともに米空軍の主力戦闘機の座に着いた感がある。1974年11月，アリゾナ州ルーク空軍基地の58TFTW（現在の58TTW）を皮切りに部隊配属の始まったF-15は，続いて1976年末には最初の実戦部隊1TFW（ラングレイ空軍基地）の編成を終え，現在までに36，49，33の3個航空団のほかオランダ，ソエステルベルク基地のUSAFEの直轄部隊32TFSが編成を終えており，すでにコンバット・レディ・ステータスに達している。また1979年9月29日には嘉手納に展開する18TFWにF-15C／Dの第一陣が到着，現在67TFSに続いて44TFSが転換中である。ここでは着実に戦力化が進みつつあるF-15イーグルと，その使用部隊を紹介しておこう。

①ルーク空軍基地のフライトラインに並ぶ58TTW/461TFTSのF-15B-9（73-109）。1979年3月の撮影で，58TTWのF-15/F-5部門は1979年8月29日付けで405TTWに改編された。
②58TTW/461TFTSのマーキング。
③試験的なフェリス・カムフラージに身を包んだ58TTWのF-15B-11（74-0139）。
④ラングレイ空軍基地における1TFW/27TFSのF-15A-10（74-084）。

57TTW 433FWS F-15A-11

36TFW 53TFS F-15A-15

49TFW 9TFS F-15A-18

49TFW 9TFS

18TFW 67TFS F-15C-21

⑤57TTW/433FWSのF-15A-11(74-111)。右主翼パイロンに見えるの
サイドワインダーの訓練弾ATM-9Jで，ブルーの弾体は訓練弾を示
もの。ネリスに基地を置く57TTWにはF-15を装備する422，433FW
があって，それぞれ戦術戦闘機のウエポン・システム開発とF-15
統訓練を任務としている。
⑥タイガー・ミートを記念してトラの顔を描いた36TFWのTF-15A
15(76-0124)。F-15複座型は当初TF-15Aの名称であったが，1977年
月にF-15Bと改められた。
⑦西ドイツ，ビットブルクに展開する36TFW/53TFSのF-15A-15(
-035)。36TFWはF-15最初の海外派遣部隊として1977年4月からビ
トブルクに展開，NATO4ATAFの指揮下にある。
⑧49TFW/9TFSのF-15A-18(77-066)。ホロマン空軍基地の49TFWは
AC2番目のF-15実戦航空団として1977年8月から転換に入った。
⑨49TFW/9TFSのマーキング。ストライプの赤は9TFSのスコードロ
カラー，南十字星と仮面の騎士は49TFWのエンブレムと同じもの
部隊のアグレッシブなミッションの象徴である。
⑩PACAFのエンブレムも鮮やかな18TFW/67TFSのF-15C-21(78-488

⑪オランダ，ソエステルベルクを基地とする32TFSのF-15A-19(77-085)。オランダ空軍トベンテ基地の公開日に展示されたときの撮影で，AFCENTセクター1の防空任務に就く32TFSは1979年初めにF-4EからF-15Aへの転換を終えた。
⑫1979年7月16日，フロリダ州エグリン空軍基地における33TFW/58TFSのF-15B-19(77-162)。33TFWはTAC3番目のF-15航空団として1978年8月から転換に入り，F-4E時代の58，59TFSに加えて3番目の60TFSが新しく編成された。
⑬エドワーズ空軍基地のAFFDLでECS開発のテストベッド機として使用中のF-15A-2(71-282)。

32TFS F-15A-19

33TFW/58TFS F-15B-19 by B. Knowles

by R. Morrison
AFFDL/F-15A-2

by Picciani
526TFS TF-15A

⑭1974年，ファーンボローショーに参加機，USAFEの各基地を訪問したデモンストレーターのTF-15A(71-291)。機首のエンブレムは訪問先ラムシュテインの526TFSのもの。
⑮デビスモンサン空軍基地に飛来した405TTW/555TFSのF-15A-11(74-101)。58TTWのF-15/F-5部門は1979年8月29日付けで独立，405TFWに改編された。

The "Super Fighters", the F-15 Eagles, are assuming the vital role in support of U.S. Airpower currently demonstrated throughout the world. Began with 58TTW in 1974, the 1st, 36th, 49th, 33rd TFWs and 32nd TFS have a acquired combat ready status with their Eagles, while 18TFW in Okinawa is now in its final process of conversion into the F-15 Eagles.

by P. Greve
405TTW/555TFS F-15A-11

Photo by H. Nagakubo via Hobun CO.,

さる1月7日海上自衛隊機による1980年飛行始めが行なわれ，ＰＳ-1，ＵＳ-1，P2J，S2F，HSS-2などが参加し，各基地で無事飛行を終えた。岩国の海上自衛隊第31航空群第31航空隊では，ＰＳ-1 9機とＵＳ-1 3機によって呉，波止浜，高松間を１時間半にわたって飛行した。左は瀬戸内海上空を飛ぶ第31航空隊のＰＳ-1。

この頁上は離水前に機首左側のハッチをあけ，左後方を写したもの。中は岩国基地のランウェイを離陸したUS-1。主脚は後方へ90°曲げ，脚カバーで覆われるが，タイアはカバーされない。下はフラップをフル・ダウンにして着水するPS-1。同機はブローフラップによるＳTOL性能の向上をはかっているために，風圧による水しぶきが大きい。

In the various fields "New Year's Opener" events take its place in Japan during the first week of January. On the 7th, nine PS-1 and three US-1 flying boats from the 31st Sqdn of 31st Air Group, Msdf participated in the socalled "Flight Opener" which lasted in an hour over the Seto Inner Sea.

KF SPECIAL FILE

Photo by

▲支払いの遅延により，カリフォルニア州のマクレラン空軍基地に一時保管されていたエジプト空軍向けF・5E-NO(75・0606)。グリーンFS.34079，ブラウンFS.30140，タンFS.20400，グレイFS.36622のアジア・マイナー・スキムを施した機体。

◀フィリピンのクラーク空軍基地に翼を休める3TFW/26TFTASのF-5E-NO(74-01561)。26はPACAFのアグレッサー飛行隊で，TAC標準迷彩の上にシャークティースを付けている。

▼ジョージア州ドビンス空軍基地に展開するAFRES（予備役空軍）302TAWのUC-123K・1・FA(54-554)。枯葉剤用スプレーキットを付けた多用途型で，通常のTACの標準迷彩のミデイアムグリーン(FS.34102)に替えグレイ2色をタッチアップした変則的なカムフラージュを施している。

by B. Thurlow.

Photo by R. E. King.

Photo by R. E

▲AAC（アラスカ航空軍団）21CW，43TFSのF-4E-31-MC（66-297）。-4E最初のブロック-31 14機のうちの一機で，インテイク・ベーンにはベトナム戦でのスコア（3機）と白でジェット戦闘機（MiG・25 F-15(?)のシルエットが19個描かれている。
▼1979年4月中旬からアイダホ州マウンテンホーム空軍基地に展開しているEF-111A 1号機（66-041）。本機は白い機体に赤と青のストライプを施した2号機にくらべると，ぐっと落ちついたグレイに塗りあげられている。EF-111Aのフライトテストもいよいよ最終段階に入り，米議会でも40機（2飛行隊分）の予算を可決したようだ
▼601TCW20TASSのOV-10A-20・NH（67-14641）。20TASSは西ドイツのゼムバッハ基地に展開する戦術支援部隊で，本機を含めて少なくとも2機以上のOV-10がこのようなリザード・スキムを施しているという。機首の黄色で描かれたライオンのマークはオランダ空軍№322Sqnのスコードロン・インシグニアである。

米海軍，海兵隊のF-4とA-7の両機にかわる新戦闘機マクダネル・ダグラスF-18ホーネットは，10機のF-18と，2機のTF-18A（複座）によって開発プログラムが行なわれる。NASパタクセント・リバーでは，現在6機のF-18A，1機のTF-18Aで，評価テスト中だ。上はスピンテスト用機で，測定時の視認を高めるために赤くぬられている。中と下はフライトラインの各テスト機。

[Top] The red trim of the No.6 prototype is for better visibility during spin testing. [Middle] The Hornet will carry one M61 multi-barrel 20mm cannon in the nose and will have nine different stores stations. [bellow] The F-18 flight line at NAS Patuxent River.
Photo by Donnald Linn.

F-86F Sabre

ポルトガル空軍の主力機

Photo by J.M.GUHL

ヨーロッパ大陸の西の端。イベリア半島の西にある国がポルトガルだ。アジアの最も東に位置する我々日本人にとっては，ポルトガル領マカオの方が身近に感ずる。人口は約900万人，陸，海，空3軍の総兵力約64,000人という比較的小国だが，航空ファンにとっては，注目に値する軍用機を各種所有している。この頁は同空軍が従来から使用していたF-86F主力戦闘機のカラーを特に本誌が入手し，再現したものだ。ポルトガル空軍は1958年に米国の対外軍事援助計画によってF-86Fを貸与され，後に購入したイタリア製のフィアットG91R 3/4 18機とともに，第一線機として使用している。本誌特約カメラマンのJ.M.ガル氏のみごとな写真を存分に楽しんでいただきたい。

ポルトガルが持っているF-86Fは18機でF-40スペックのF-86F-35-NA。主翼翼玄を延長した6-3翼を装備したタイプ。我が国の航空自衛隊や，韓国空軍の使用機と同型機だ。米空軍でのシリアル52-5164～5271のうちの機体。機首の空気取入れ口のブルーは201飛行隊機を示す。

Forca Aérea Portuguesa (Portuguese Air Force) received F-86F-35-NA "F-40 specs" version of the North American Sabre in 1958. Distinctive features of this model are found in its aerodynamic refinements, i.e. the increased chord "6-3" wing fitted with slats and extended wing tips.

この頁下は主翼下の外側パイロンに200USガロン増槽を各1本装備して，着陸進入するF-86F。胴体後部側面のエアブレーキが広がっていることに注意。機首の3ヵ所の機銃口パネルは，チタニウム外板のために他の機体表面とは色が異なっている。

Some of these Sabres proudly carrying the Cross of Christ, the national insignia, still play their active part in home-defense together with added group of the FIAT G91R3/4s. Currently the Portuguese Military services are manned by 64,000 personnels.

上も同じくF-86Fの1機で，空気取入口上部の小さな金属片はTACANアンテナ。その後方のアンチグレアー塗装中の黄色はエレクトロニクス・ベイのパネルロック。下はモンテ・レアル基地のF-86F 3機とアルーエトIIIヘリコプタ。後方の白い機体はノースロップT-38練習機のラインナップ。

[Above] A blue-nosed Sabre of Esquadra 201. A slat on the nose is TACAN antenna. Three yellow rectangles in striking contrast to antiglare background are panel-locks on the electronics bay. [Below] A trio of F-86Fs from Esquadra 201 at Monte Real AB. Seen in the background is a lineup of T-38As from the Grupo Operacional 51.

この頁上もモンテ・レアル基地のF-86F。同空軍はF-86F，G91R3/4 各18機，C-130H 5機，C212 18機，Do27 15機，アルーエトIII 26機，ピューマ 10機を保有している。本誌2月号のNATO特集でもおわかりのように，ポルトガルはNATO加盟国でF-86Fを使用している唯一の国で，この頁のカラーが貴重な記録として残ることだろう。

Currently deployed by FAP are 18 G.91R-3/4s, 18 F-86F Sabres, 5 C-130Hs, 18 C212s, 15 Do 27s, 26 Alouette III and 26 Westland Puma helicopters with bases at Monte Real, Montijo, Tancos and Lajes. Among NATO air forces the FAP is the only one who still maintains a Sabres in service thanks to the born-sturdiness and effort of maintenance crew, and of course to affection carried by those who fly them.

5th AIR FORCE IN KOREA②

朝鮮戦争とB-29

Photo Via Larry Davis

▲1950年11月北朝鮮へ向かう第28爆撃飛行隊のボーイングB-29A(手前)と第30爆撃飛行隊のB-29A(後方の機体)

▼1950年11月北鮮へ向かう第19爆撃群のB-29A。ストライプは右から青(30Bsq)、緑(28Bsq)、赤(93Bsq)の順。

▲ "No Sweat" from the 28th BSq. and "Four Abreast" from the 30th BSq. enroute to a target in North Korea, November 1950.

▼ All the squadrons of the 19th BGs.

Photo by Denis Hughes.(Page 23~27)

世界の空軍シリーズ

FUERZA AEREA COLOMBIANA/DOMINICAN MILITARY AVIATION CORPS

コロンビア空軍/ドミニカ空軍

コロンビア空軍

ドミニカ空軍

コロンビアは南米大陸の北にある。東はベネズエラ(2月号にて紹介ずみ) 南はブラジル、ペルー、エクアドルの各国に接している。人口は2,800万人。主産業は鉱業で、金を多く産出している。軍隊は陸、海、空3軍の総兵力が約76,000人。補助兵力として使用可能な国家警察軍を5万人保有している。3軍の兵力は、陸軍6万人、海軍9,000人、空軍7,000人となっているが、同国の立地条件は、西が高地、東が数千キロに及ぶ国境を有している関係から、陸軍の予備役だけでも40万人を越えるといわれているのもうなずける。しかしあまり大きな戦争を経験しない国だけに、自国内の治安維持に力をかけることのほうが、任務として大きいのではないだろうかと思わせるような装備も見うけられる。航空機はコロンビアの場合は空軍が総て所有している。上は1950年代からV.I.Pの輸送、連絡用に使用されていたダグラスC-47。機首の各種マークに注意。

アメリカ合衆国の最南端フロリダ半島と、南米大陸との間の西インド諸島に、ドミニカがある。大西洋とカリブ海に面し長さ約800kmの島の西⅓がハイチ、東⅔がドミニカだ。ドミニカの東にはアメリカの属領プエルトリコ(昨年12月号にてプエルトリコ空軍を紹介ずみ)がある。ドミニカも陸、海、空3軍を所有し、補助兵力1万人、3軍の総兵力18,500人と推定されている。同国の人口は513万人。東京都の約半分に等しい国だ。第2次世界大戦は、他国からの侵略の脅威を人々に知らしめたが、大戦の終了は、第3国への余剰武器の供与や売却という結果をも生んだ。ドミニカもその恩恵にあずかった国であることは、その装備機種を見てもわかる。1950年代の主力機は、リパブリックP-47サンダーボルト、ノースアメリカンP-51ムスタング、ボーイングB-17、ダグラスB-26。1960年代になって初めて、ジェット戦闘機を購入し、現在に致っている。

コロンビア空軍の現在の主力機は，フランスから購入したミラージュ5COA（単座）14機，5COD（複座）2機，5COR（偵察機）2機で，1956年6月に6機購入したカナデアーCL-13Bセーバーは，ほとんど退役したようだ。攻撃機型AT-33（10機），B-26B（6機），RB-26C（偵察機，数は不明），C-130E（2機），C-130B（3機），HS748（4機），T-37B／C（10機），T-34（41機），ベル47G（16機），ベル212（1機），UH-1B（6機），H-55A（60機），OH-6A（12機），OH-58（10機）などが現在の勢力をしめている。このほかに，旧式輸送機のC-47やC-54を使用しており，現在でも何機かは実用になっているようだ。この頁上は前頁トップの写真と同様に1975年7月に撮影されたコロンビア空軍のダグラスC-47ダコタ輸送機。

この頁上は6機輸入したカナデアCL-13Bのうちの3号機（シリアルは2021—2026）。すでに退役してゲイトガードの役についている。中は地上攻撃機として使用されていた6機（19機という説もある）のB-26Bの1機で，1975年の撮影。この写真の右後方には，コロンビアの国籍マークをつけたユンカースJu-52の姿も見える。左はノースアメリカンT-6テキサン練習機。一部では軽対地攻撃機としても使われたようだ。後方の機体はダグラスC-54。

FUERZA AEREA COLOMBIANA (Colombian Air Force) serves as the air-arms of the nations's Military service. FAC is manned by 7,000 personnels while Army has 6,000 and that of Navy leveled at 9,000 men. Planes currently deployed are;14 Mirage 5COAs, 2 5CODs, 2 5CORs, 10 AT-33s, 6 B-26Bs, 4 HS 748s, 10 T-37B/Cs, 41 T-34s, 16 Bell 47 Gs, 1 Bell 212, 6 UH-1Bs, 60 TH-55As, 2 OH-6As, 10 OH-58s and some transports such as C-47s and C-54s. Introduced here are; Douglas C-47, a Canadair CL-13B serving as a gateguard, B-26B and North American T-6 Texan Trainer photographed in July 1975.

上は高官輸送用のフォッカーVFW F-28フェローシップMK1000，コロンビア空軍で唯一のジェット輸送機だ。同空軍の使用機がヘリコプタやSTOL性能の高いC-130，F-28などであることから考えると，大規模な飛行場はあまりないようだ。

Shown above left is the Fokker VFW F-28 Fellowship Mk 1000 currently in service for VIP transportation. DOMINICAN MILITARY AVIATION CORPS is manned by 3500 personnels with elements of 1 Bomber Sqdn equipped with 7 B-26Ks, 1 Fighter Sqdn armed with 10 Vampire F1/FB50s, 1 Fighter/Training Sqdn with 20 Mustang P-51Ds, 1 Antiguerilla Sqdn flying 6 T-28Ds.

ドミニカの空軍兵力は約3,500人。B-26K（B-26のコイン機）7機による爆撃機中隊1，DHバンパイアF1/FB50の10機による戦闘機中隊1，P-51Dムスタング20機による戦闘機／練習機中隊1，T-28D〔B-26Kと同じコイン機〕6機による対ゲリラ戦中隊が主なもので，コロンビア空軍と同様に，PBYカタリナ飛行艇やC-46，C-47等の旧式機も10機使用していた。最近ではヒューズOH-6ヘリコプタを6機購入している。
上は熱帯のジャングルにあわせたものか，2色のかわったカモフラージュのP-51Dムスタング。
左は対ゲリラ戦か地上攻撃用に使用されるT-6。主翼下面の装備品取付け用ヒンジに注意。

In addition, DMAC also carry in its inventory such aircraft as PBY Catarina Flying Boat, C-46s, C-47s, and 6 Hughes OH-6s Helicopters. The Mustang P-51D shown above bears two-tone cammouflage seemingly effective against the jungle background. The T-6 left is assigned to anti-guerilla mission. Note the hindge mounted underneath its wing. Total manpower of Air Corps, Army and Navy is estimated around 18,500.

戦争後期，対空監視哨にいたソリッドモデル仲間が，ある日のこと紫電改のモデルを作って来た。何と青紫色に塗ってあった。当人はこんな色のが飛んでいたぞ，紫電にもあった。と言っていた。なるほど日の丸にフチの無い，黒っぽい紫電が飛んでいるのを見た記憶もある。341空の機体あたりに上側面と日の丸の白フチを青色で塗った機体の写真が良くある。細かく観察すると，胴体側下面，水平尾翼下面等に明らかにオリジナルの暗緑がのこっている。独断の様であるが，たしかにこの色の機体も存在した形跡がある。今米国にある本機や、強風の色も根拠の

無い事ではないと思う。しかし墜落した紫電
見た友人は，たしかにその機体は暗緑だった
いっていた。現地部隊の海上作戦のために塗
たのかも知れない。機体の未完成とあつかい
未熟で，充分な活躍は出来なかったが，次の
電改への大きな布石となった。元来火星エン
ンを積んだ強風の胴体は思い切り太い。それ
小直径のホマレに積みかえて陸上機にしたの
どうしても無理が出る。上翼付根の外側にふ
らんだフィシットもちょっと他に例を見ない
電気屋仲間に川西にいたのがいて，色々話を
いた。最終組立をして，あちこち動かして見

川西局地戦闘機紫電11型甲(341空)

I.Hasegawa

KAWANISHI INTERCEPTER FIGHTER SHIDEN N1K1-J GEORGE

当る所をヤスリで削りとったというから、大体おして知るべしである。くわしい取扱書があるが、いくら見ても防弾板等の説明や重量表かまったく無い。キ84などはチャンと書いてある。風防前面の70mmの防弾ガラスだけは図示してある。アンテナ柱かずいぶん長いが、これは胴体と絶縁されていて、アンテナ線の一部となっている。照準器は暫定的に初めは、98式だったが、後には4式となった。紫電改より本機の方が我々モデラーには勇ましくて魅力がある。特に11甲は両翼に下かった99式1号銃のポットなどスゴ味がある。

A modeler friend of mine, who took a part in an air defense site during the final stage of Pacific War, one day visited my house with a blue-violet Shiden Kai model. He insisted witnessing the color used for his model and in fact I did recall to have seen a darkish Shiden with rimless hinomaru. Also some of photos showing Shiden from341-Ku that I have seen revealed bluish uppersurface, though its undersurface were left with original green. Considering all these factors I became to believe that the color scheme applied to an N1K1 Seaplane "Rex" displayed in the United States has some authenticated background. As known the Shiden derived from N1K1 having its engine replace with Homare was smaller than original Kasei engine. For this reason, according to another electrician friend of mine who used to work for the Kawanishi mentioned that they hard time reshaping the aircraft. To me the N1K1-Ja looks far more touchgr than N1K2-J Shiden Kai.

(By Ichiro Hasegawa)

PHOTOREPORT T-2/JASDF

航空自衛隊 第4航空団 第21/22飛行隊

航空自衛隊には飛行教育集団〔本部は静岡県浜松〕があって，その傘下に第1航空団（浜松），第4航空団（松島），第11飛行教育団（静浜），第12飛行教育団（防府），第13飛行教育団（芦屋）がある。航空学生として入隊した隊員は，T-34メンター（T-3を含む），T-1，T-33による飛行訓練課程を経て，ここに特集した松島基地の第21，22飛行隊に至るまでにはすでに230時間の飛行経験を持っているパイロット達だ。彼らはすでに胸にウイング・マークをつけている。第21，22飛行隊へ入隊したパイロット達は，最初にT-2のフライト・シミュレータで，操縦に必要な各種の操作手順をトレーニングする。所要時間は25時間だ。これを終えると，80時間に及ぶ戦闘操縦基本課程に入り，初めてT-2による飛行が始まり，空中操作，編隊飛行，航法，計器飛行の訓練が行なわれる。これまではT-2の量産前期型が使用される。前期型は機首，機尾が赤くぬられているので容易に区別がつく。次にいよいよ戦闘機パイロットへ一歩近づいて，60時間に及ぶ戦闘操縦課程が始まる。T-2後期型（機体全面がグレーにぬられている）によるトレーニングは，地上からの要撃管制指示によって敵機を要撃する方法，T-2対T-2による空中戦闘訓練，T-33が曳航する標的を20㎜砲によって射撃する空対空射撃訓練，松島基地の滑走路横にある標的をガンカメラで"射撃"する空対地攻撃訓練などが行なわれる。以上の課程を総て終了すると，F-1（三沢），F-104J（新田原），F-4EJ（百里）の各戦闘機パイロットとしての教育を受けるために，各地へと巣立って行く…

Under the control of Flight Traoung Group with headquarters at Hamamatsu the 1st AW, 4th AW, 11th ATW, 12th AW and 13th ATW undertake the pilot training courses of various levels. Air Cadets begin their primary training with T-34 (including T-3) and proceed to T-1 and T-33 courses. By the time they are assigned to the 21 and 22 AW at Hamamatsu AB they earn 230 flying hours. At Hamamatsu, as featured here, they undergo 25 hours training of T-2 simulators after which 80 hours of advanced flight training of T-2s will be provided. After learning various flight techniques such as IFR flight, formation, navigation and etc., they take the basical combat training that last inabout 60 hours.

PHOTO BY MASAHIKO TAKEDA.

日本で独自に製作したT-2超音速練習機が，航空自衛隊で実用化されたのは昭和50年3月だ。2機のT-2によって臨時T-2訓練隊が発足し，51年に臨時T-2訓練隊となった。その後同年10月に25機のT-2が全機そろって，第21飛行隊が誕生した。第22飛行隊は昭和53年4月に完成している。

21，22両飛行隊に在籍するT-2は，前期型24機，後期型26機の合計50機だが，IRANに入っている機体，隊内での整備が行なわれている機をのぞくと，常時飛行する機は約40機前後だ。後期型は機首左側にM61A 20㎜バルカン砲を装備し，後席後方には大型の弾倉が設けられている。

T-2練習機が実用に共されてから，今年1月21日までの総飛行時間は，約35,500時間．重大事故もないのが，飛行隊の大きな誇りになっている。これまでに送りだした新人訓練生は約60人，教官も25名いる．飛行機50機をかかえる航空団は他に例がないから，T-2と支援機の保守に必要な整備員だけでも松島には590人いる。早朝6時半には，8時半の訓練開始にそなえて，T-2のハンガーアウト作業が始まる。冬の朝はおそい。日の出よりも早く，隊員達は防寒服に身をかためて出勤してくる。凍てつくランプで，アスピリンスノーの下の氷に足をとられることがある。

飛行訓練は8時半から開始される。時に夜間訓練が行なわれることもある。訓練空域は三陸沖（太平洋側）と、佐渡沖（日本海）の2か所が設けられ、主に三陸沖が使用される。ここでは空対空射撃，空中戦闘訓練が行なわれている。練習機とはいっても最大速度マッハ1.6，空中戦闘の訓練でも，フルマニューバー時には7G を記録するというはげしいものだ。航空自衛隊があえて長い年月をかけ，日本の防空に役立つ第一線パイロットを養成するため，高等練習機を作った目的は，T-2によって確実に達せられつつある。優れたパイロットが毎日養成されているわけだ。

最初にも書いたように，航空自衛隊のパイロット養成には，T-3，T-1，そしてここにあげたT-2と，3種の国産練習機が使用されている。基本，中級，高等練習機の総てが自国で開発，生産された機体であることは，一国の航空技術のレベルを示すものとしても，その意味は大きい。今後の問題として，T-1，T-33の老旧化とともに，新練習機の開発，さらにはより高性能な第一線の実用化のための訓練体系の改革にまで考えが及ばねばならない。T-2の実用化成功，またT-2とともに実用中の支援戦闘機F-1の果した役割が，測り知れない大きなものとして後世に残るだろう。

T-2が実用化されてから，まもなく4万飛行時間に達しようとしているが，他の国産機あるいは生産機と同じように，重大事故を起こしていない。それだけに，昨日12月7日に第21飛行隊のT-2（89-5147）が失なわれたアクシデントは，関係者を残念がらせている。この機体は，同日3時13分頃にACM訓練を終えて松島に着陸しようとして右主脚が出なくなった。パイロットであった航空学生31期の田中敬孝1曹は，ダイブして脚にGをかける等の努力をしたが脚が出ず，地上からの指示で機体を投棄した。脚のような小さなトラブルで貴重な1機を失なったことを関係者は残念がっていた。

As of January 21st this year an accumulative total of 35,500 hours of flight has been recorded by T-2 advanced trainers without major accidents. With 25 instructors around 60 fighter pilots have so far completed their extensive training. Having 50 T-2s deployed, there are a total of 590 mechanics working from 6:30 hours in the morning till late in the evening at the Base without whom upbringing of skilful pilots is next to impossible.

LOCKHEED C-

我が愛するC-130ハーキーバードは初飛行以来4半世紀をむかえたが，今なおインターナショナル・ファイターならぬインターナショナル・トランスポーターとして世界の空を飛びまわっている。

本項ではこのハーキーバード（別名ハーク）にスポットをあてて，戦術輸送機としての歴史とさまざまな派生型や変り種について，アメリカ5軍の使用機を中心にグラフで追ってみた。

▲試験飛行中のYC-130-LM（53-3397）。原型2号機にあたる機体だが，1954年8月23日，1号機より先に初飛行を記録した。初期のA型同様のっぺりとした機首をしており，また垂直尾翼先端は生産型とは若干異なっている。なお，機首下面の黒い部分はAPS-42レーダのレドーム。

◀1955年4月7日，ジョージア州にあるロッキード社マリエッタ工場を初飛行のため離陸するC-130A-LM"The First Lady"（53-3129）。同機は量産1号機にあたり，3回目の試験飛行において左翼を破損する事故をおこした。その後AC-130Aに改造され，現在にいたっている。

◀1957年12月中旬，立川基地に駐留していた第315空輸師団（AD）／314TCW"OKLAHOMA"／817TCS（兵員輸送飛行隊）に初めて配備されたC-130A-7-LM（56-491）。機首レーダがAPN-59に換装されたため，レドームは大きくなっている。

30 HERCULES

LOCKHEED C-130 "HERCULES" has been flying around the world almost a quarter of century now. Serving in the various countries the Transport is often referred as "international transport" Its variants extend to: C-130A, B, C, D, F, the British version of C-130K, HC-130B, E, H, N, P Rescue aircraft, KC-130F Tankers, EC-130E, C, Q, RC-130A Reconnaissance aircraft, AC-130 Gunships as well as civil versions of L-100 and L-382

▲横田基地に着陸進入するC-130B。無塗装銀の機体の胴体下面と垂直尾翼をグレイに塗装している。C-130Aとの識別は容易で前胴部の窓が，4つから3つに減らされている。

▼飛行中のC-130E。光線の加減で風防前面からレドームへかけての微妙なラインがよくわかる。

▼C-130BをBLC(境界層制御)試験用に改造したC-130C(58-712)。アリソンYJ57-A-6エンジンを2基外翼パイロンに搭載しており，後にNC-130Bと改称された。

▶516TAW/348TASのC-130E-LM(66-7766)。C-130Eはエンジンナセル中間に大型増槽を装備した長距離型で，TACをへて現在MACで活躍中。

▲横田基地を離陸する388TFW/7ACCSのC-130E-II(63-7765)。E-IIはEを改造した戦術空中指揮機で，胴体内にUSC-15空中指令管制コンテナを12基搭載しており，そのほかUHF/VHF/HF無線機を20基装備している。

◀プロペラ・ブレードから水蒸気のうずを巻き離陸上昇する海兵隊VMGR152のKC-130F(150689)。KC-130FはC-130B規格の給油/輸送機で外翼パイロンにドローグ式給油ポッド，胴体内パレットに3,600Gal燃料タンク(取りはずし可)を装備している。所属は海兵隊のみ

◀1963年11月，大西洋上の空母フォレスタルに着艦する海軍航空試験センター(NATC)のKC-130F(159798)。このテストはC-130の空母運用能力評価のためのもので，同機のSTOL性能をもってすればアレスティングギアなしで着艦が可能。なおKC-130Fはポッドをはずすと輸送機に転用できたが，海軍は純輸送機型C-130Fを7機購入している。

▲スキーを装着して南極のマクマード・サウンド基地を離陸するVX-6のC-130BL(148320)。C-130BLはB規格の機体に空軍のC-130Dと同様の極地用降着装置を装備した機体で，1975年11月にクラッシュして登録まっ消された。機体上面は温度保持のためエンジン・グレイ(FS.16081)に塗装しているが，その点上面を白色に塗り，温度上昇を防いだネプチューンとは逆のいき方がおもしろい。

▼推力1,000lbのJATO 8基を使用してリフト・オフするC-130D(57-486)。C-130DはA型にスキー／車輪兼用の降着装置を取り付けた機体で，極地への貨物/人員の輸送に使用した。

▶1970年3月1日，雪の横田基地をタキシングするHC-130P-125-LM(65-992)。HC-130PはHC-130HにKC-130Fと同規格の給油ポットを取り付けた救難型で，機首のフルトン回収装置や前胴上面のDFアンテナ・フェアリングもHC-130Hと共通。なお，本機からリカバリーシステムを撤去した機体をHC-130Nと呼ぶ。

▶バージニア・ケープ沖大西洋上でコーストガードのInghamと協同訓練を行なうSC-130B。SC-130BはB規格の機体で，MA-1救難キットを後部ランプから投下できる。SC-130Bの新名称はHC-130B。

▲グァム島のアンダーセン基地をタキシングする53WRSのWC-130B(58-726)。WC-130BはWB-50Dの代替機として17機がC-130Bから改造され、プエルトリコの53、アンダーセンの54、カリフォルニアの55WRSに配備され、ハリケーンや台風の監視にあたっている。現在はE規格のWC-130EとHC-130H改造のWC-130Hも配備されている。

◀立川基地へ着陸する沿岸警備隊のEC-130E(1414/66-4299)。ロランA/C施設のフライト・チェック機で、66-4299として発注されていたE型に計測用機材を搭載したもの

▶1969年、立川基地に飛来しAC-130Aへの改装作業を受けたハーキュリーズ1号機。タイのウボンに駐留していた8TFW/16SOSの所属機として立川を飛びたっていった。

▼AC-130Aのクローズアップ。前方から20mmバルカン砲、AVQ-17レーザ・ディジグネータ、7.62mmミニガン、40mmボフォース機関砲の順。AC-130にはこのほかE/H型がある

▶NASパタクセントリバーのVQ-4に配属されているEC-130Q（156175）。EC-130Qは海面下の潜水艦への通信伝達の中継機で，機内のVLF送信機とドローグ・コーンで曳航される全長10,000mにおよぶトレール・ワイア・アンテナからなるTACAMOシステムを搭載している。C-130Gを改造してTACAMO I～IIIを搭載したEC-130G（4機）とH規格の機体にTACAMO III～IVを搭載したEC-130Q（8機，VQ-3/4に4機ずつ）がある。

▲18TFW/1SOS所属のMC-130E。コンバット・タロン・ブラックバードの愛称があるが，日本ではそのスキムから"ヒゲドブ"の方が通りがよい。本機の任務は敵地後方への特殊部隊の降下／回収，物資補給などで，正確な位置測定が必要なためロランC，INSなどをそなえている。

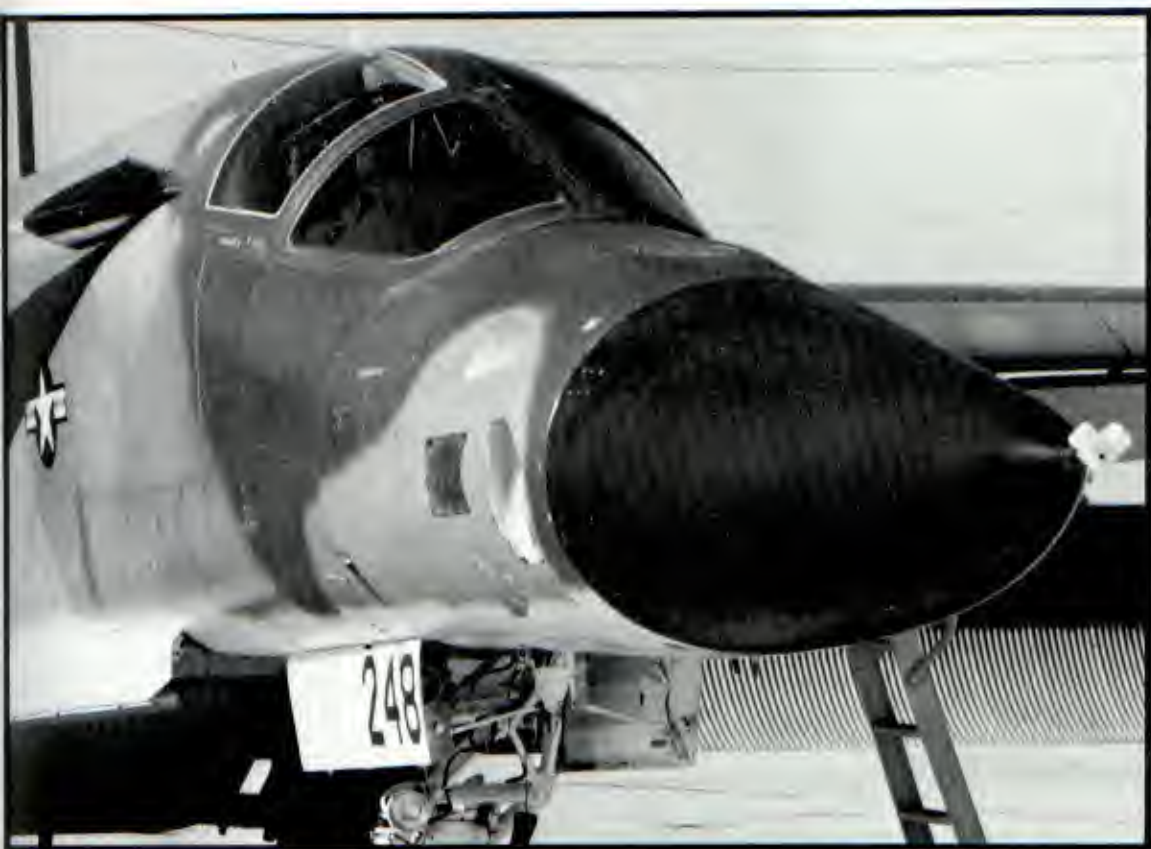
▼同じくMC-130Eだがこの機体には回収装置は装備されていない。MC-130Eは敵地上空を飛行することもあるため，ALQ-46 RHAW，AAQ-6FLIRを装備しており，ALQ-72ジャミング・ポッド，ALE-27チャフディスペンサー，AAQ-8 IRジャマーなどが搭載可能。

▲ホロマン空軍基地に翼を休めるGC-130A（後にDC-130Aと改称）。主翼下面のランチャー・パイロンにはラジオプレーンXQ-4超音速ターゲット・ドローン（内側2機）とライアンQ-2Cファイアビー・ターゲット・ドローン（外側2機）が装備されている。同機は高度20,000ft以上でのドローン発射が可能で，在来のドローン母機の2倍の性能を持つことで当時注目された

◀AQM-91A高々度無人偵察機を搭載して飛行中のDC-130E。DC-130の機首には前方スキャン・レーダ（前方360°）のレドームと下方360°をスキャンするレーダを装備したレドーム（チン・ドームと呼ぶ）がある。このレドーム内には24inパラボラアンテナが内蔵されており，Xバンドのマイクロウェーブによりドローン機を追尾する。またドローン操作用にはARW-23コマンドガイダンス・インタロゲータが装備されており，エンジン点火，発射，操縦等一切をこの装置でまかなえる。なお，蛇足ながらAQM-91について述べれば，これは無人写真偵察機でドップラー・レーダおよびINSを持ち，デジタル・コンピュータのフライト・プランにより飛行する。エンジンはJ97-GE，偵察カメラはKA-80Aパノラミック・カメラである。

＊　＊　＊

以上簡単にC-130の歴史をふりかえって見ました。全機種は掲載できませんでしたが，御満足いただけたでしょうか

夕映えをバックに飛ぶC-130。ハークの明日はまだまだ明るい

ジェット軍用機の先輩たち

マッキMB326/339　MACCHI MB326/339

1956年，マッキ社（現アエロノウティカ・マッキ＝アエルマッキ，以後マッキと呼ぶ）ではG.82練習機の後継となるタンデム中間練習機の開発をエルマンノ・バッゾッチ博士のもとに開始した。当時西側諸国の使用していた中間練習機は，初飛行以来9年目をむかえるT-33やレシプロ機をジェット化したジェットプロボストなどしかなく，いくつかの国が新中間練習機の設計を開始していた。富士T-1や東側ではアエロL-29がそれにあたる。

バッゾッチはBSバイパー1基を搭載したタンデム複座の低翼という，非常に手がたいが頑丈で使い易い機体を設計した。これがMB 326である。MB.326の1号機はバイパー8（1,750lb）エンジンを搭載して1957年12月10日に初飛行を行なった。続く2号機はエンジンをバイパー11（2,500lb）に換装した量産先行型で，これが量産機の基本となった。

▲MB 326プロトタイプ2号機。この写真ではピトー管等が修整で消されている。

▶ファーンボロ航空ショーに展示されたMB.326（I-BAGJ）

▶MB 326のコクピット付近。射出座席はマーチン・ベイカー製のMk.04で，その後方はアビオニクス室。

▲量産型MB.326。イタリア空軍は最初35機のMB.326を発注，1962年に最初の引き渡しを受け，同年2月，T-6テキサンに替えてSVBIA（初等ジェット機飛行訓練学校）の214Gruppo（飛行隊）への配備を開始した。

▶ガラチナ基地に展開しているSVBIA所属のMB.326（MM54283）。MB.326は1961年12月にC-1-dクラス1グループの高度世界記録を作ったが，この性能に目をつけたアリタリア航空は民間向けの通信・航法装備に換装したMB.326Dを6機購入して訓練に使用した

■MB.326　三面図■

マッキMB326G（練習機バージョン）データ　全幅10.15m，全長10.65m，全高3.72m，エンジンRRブリストル バイパー20Mk.540（推力3,410ℓb），基本運用自重5,640ℓb，最大離陸重量11,500ℓb，最大速度465kt，実用上昇限度47,000ft，海面上昇率（S/L）6,050ft/min，航続距離1,320nm，離陸距離（50ft越え）1,620ft，着陸距離（50ft）2,070ft，武装 ハードポイント6ヵ所（搭載能力4,000ℓb）

MB.326k

MB.339

MB.326はイタリア空軍においては練習機型100機と攻撃兼用型の326E20機が配備されたのみだが、その他の使用国は8ヵ国におよぶ。

▲オーストラリア空軍が採用したMB.326H（A7-003）。コモンウェルス社とホーカー・デハビランド社が協同で75機生産した。MB.326Hはアビオニクス向上型で、TACAN, UHF, ADFなどを装備。空軍のほか海軍にも10機配備していた。

▶南アフリカ空軍のMB.326M。SAAFはイタリア製のMB.326Mを40機、アトラス社でライセンス生産した武装型MB.326MインパラMk.1を、125機配備し現在も訓練部隊において使用している。

▶ドバイ空軍警察航空隊のMB.326LD。326LはKの複座型。

▼ブラジル空軍のエンブラエルAT-26（MB.326GC）サバンテ。MB.326Gは6ヵ所にハードポイントを持つ攻撃兼用型で、エンジンはバイパー20-504（3,410lb）に換装、アビオニクスもさらに向上している。このほかイタリア製MB.326Gは中南米、アフリカ諸国に売却され、訓練・対ゲリラ攻撃などに使用されている。

MB 326Kは326の後部教官席を撤去し燃料タンクを増設，前席は与圧し，胴体下側面にDEFA30㎜砲2門を装備した攻撃型で，エンジンもバイパーMk.632-43(4,000lb)に換装されている。イタリア空軍では採用されなかったが，南アフリカ空軍が同機をインパラMk.2として100機採用し，現在アトラス社で生産続行中である

▶2枚ともパリショーにおけるMB 326KでAN/M-3ガン・ポッドをはじめ各種の武装が展示されている。

▼MB.339はMB.326の前部胴体を改設計して前方視界を向上，と同時に装備品の一新を計った機体。たとえば射出座席はゼロゼロ式のMk.10Fに換装されており，航法機器にもILSやマーカービーコン，IFFトランスポンダなどが追加されている。しかしエンジンはMB 326Kと同じMk.632で飛行性能の向上はさほどではない。なお本機の初飛行は1976年8月で，イタリア空軍へ100機のほか，現在MB 326を使用している国の購入が見込まれる。

AERMACCHI MB. 326 powered by a Viper 8 engine flew for the first time on 10 December 1957. Soon after its debut the unique jet trainers established an enviable reputation with more than eight air forces as well as ALITALIA whose MB. 326D is equipped with civil communication systems. Among the variants are MB. 326H with advanced avionics deployed by Royal Australian Air Force, SAAF's MB. 326Ms and two-seater MB. 326LD used in Dubai. AERMACCHI MB. 339 evolved from MB. 326 is technologically more advanced and aerodynamically sophisticated trainers now being highly evaluated.

FIAT G.80/82

FIAT G.80/82 should be remembered as the first jet aircraft entered into the mass production in Italy. G.80 made its successfull first flight on 10th December 1951. G.82s with uprated 5,000 *lb* thrust engine served not only as the trainers but with two M 3 12.7mm guns also deployed by Italian Air Force as the fighters.

イタリア編を終るに際し，もう1機忘れてならないのがG.80/82である。G.82はイタリア機として初めて量産されたジェット機としての意義も大きい。しかし機体そのものはT-33の影響が色濃く見え，フィアットのオリジナルとは言いかねる。エンジンは初期型G.80はRRゴブリン35(3,500*lb*)だが，後期量産型のG.82はRRニーン2/21(5,000*lb*)に換装され大幅な性能の向上を見ている。G.82は単なる練習機としてだけでなく，戦闘訓練用にも使用されたため機首にはK14ジャイロ・ガンサイトとM-3 12.7mm機銃2門が装備されている。G.80の初飛行は1951年12月10日。

JAPANESE NAVY AIR WINGS W.W. II

艦上急降下爆撃機

彗星は99艦爆の後継機として昭和13年に設計を開始した艦上急降下爆撃機で，第2次大戦の日本機としては珍しい液冷エンジンを搭載していた。彗星の原形である13試艦爆の開発に際し，海軍は(1)敵艦戦をしのぐ速度性能と空戦性能，(2)敵艦上機の到達限界を上まわる航続距離という世界にも類を見ない要求を空技廠に下した。

この無理な注文に応じ，新技術の導入により彗星を生みだしたのが山名正夫技師以下，空技廠のスタッフたちであった。しかし，量産性を犠牲にして性能向上を計ったその方針には，今だに本機が傑作か否かとともに賛否両論がある。

▲戦後アメリカが持ち帰りテストした43型。

▶アツタ32型（AEIP）の整備を受ける彗星12型。整備員左側は滑油タンク用アクセスドア。

D4Y CARRIER DIVE BOMBER "SUISEI", or known by the Allies as "Judy", was the only liquid-cool-engine-mounted plane of IJNAF. Dimensions; length 10.22m, span 11.50m, height 3.63m, wing area 23.6㎡, Gross Weight; 3,742kg, Engine; Atsuta Type 32, Max. Speed 580㎞/5250hp, Service ceiling; 10,720m, Range; 1,205㎞, Armaments; 3x7.7㎜/500*lb*-bomb.

KUGISHO D4Y Carrier Dive Bomber "SUISEI" (Judy)

彗星の原型である13試艦爆の1号機は昭和15年11月に完成，以後5号機まで作られ2年間におよぶ飛行試験の末18年12月に制式採用，彗星11型として660機生産された。11型のエンジンはダイムラーベンツDB-600Gを国産化したアツタ12型（1,200hp）で，これをアツタ32型に改ため320機生産したのが彗星12型である。しかし，アツタエンジンの不調が続き，同じく液冷エンジンを装備した陸軍の飛燕同様，首無し機体が工場前にラインアップする結果となった。

▲11型を改造した試製11型（コ-DY-29）。後期の12型とくらべると垂直尾翼の高さが低い。

◀横須賀航空隊所属の12型。戦争中に発表された写真で，後方の風景や尾翼の部隊マークは消されている。

▶整備中の11型。空母搭載が考慮されたアスペクト比の低い短い主翼やダイブブレーキを内蔵したファウラーフラップがよくわかる。

▼松山基地の滑走路をオーバーランして壕に突っ込んだ541航空隊の彗星12型。照準鏡前方のふくらみは双極型磁気発電機のためのもので，12型の簡単な識別点であった。

▼第523飛行隊，通称"鷹"部隊所属の12型。「あ」号作戦で第1航空艦隊の主力として活躍した部隊だが，この作戦により兵力を消耗し，編成以来8ヵ月目に解隊された。

▶横須賀航空隊所属の彗星12戊型夜間戦闘機（ヨ-194）。12戊型はB-29迎撃用に作られた夜戦型で，後席をつぶし九九式二号20mm機関砲1門を斜めに装備している。

首なし彗星に手を焼いた海軍当局は性能低下を覚悟の上で金星62型（1,560hp）への換装に踏み切った。これが33型（制式前は試製彗星改）で，536機作られた。33型になると着艦フックは撤去され，陸爆専用機となった。43型はエンジンをそのままに後席を撤去し単座化したもので，800㎏爆弾の搭載ができる型で296機生産された。なお後期の43型には4式噴進器（火薬式ロケットブースター）が5本装備できた。

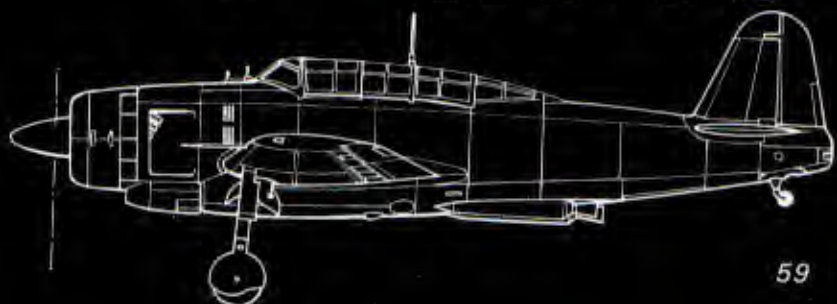
▲43型の操縦席内部。アメリカでテストされた機体で英文プレート付き。

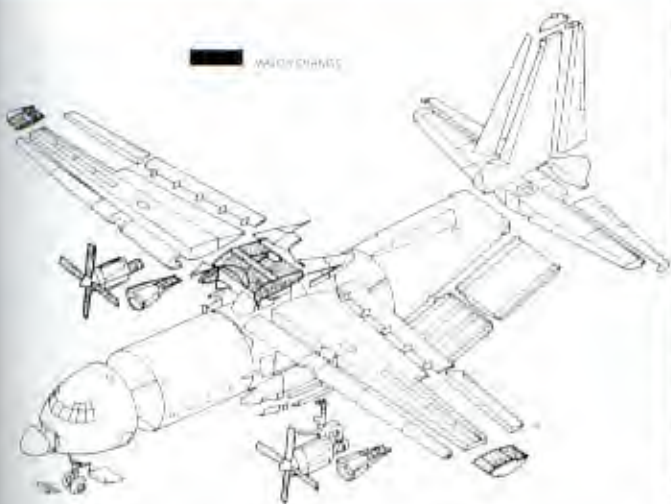
◀編隊飛行する第601航空隊の彗星43型。爆弾倉後方のくぼみにロケットブースターを装着できた。

▼横須賀航空隊の彗星33型。12型からのすげ替え機らしく着艦フック付き。

▼沖縄作戦へ出撃のため国分基地に待機する第701航空隊の彗星33型。

彗星12型(D4Y2)公表データ
全長10.22m，全幅11.50m，全高3.63m，主翼面積23.6m²，全備重量3,742kg，エンジン熱田32型水冷倒立V型12気筒1基，離昇出力1,560hp，プロペラ定速3翅ハミルトンKL-18(3.20m)，最大速度/高度580km/5,250m，実用上昇限度10,720m，航続距離1,205km，武装7.7mm機銃3挺，500kg爆弾。

PHOTO NEWS

▲1979年12月19日に初飛行し
座型F-18の1号機（160781）
マクダネル・ダグラス社の
門マクダネル航空会社のテス
イロットによりパタクセント
バー基地へ空輸され，海軍
ストセンター（NATC）へ引き
れた。複座型F-18（TF-18A
のかF-18Bと呼ぶのかは不明
胴体を延長することなく
を設けたもので，練習機とし
みならず実戦用にも使用でき
なお単座型F-18の近況につい
124ページを参照して下さい。
◀BAe社の車載用超低空地対
サイル“レイピア”のトライ
がブリティーズ諸島で行なわ
英陸軍の演習に試験的に参
もので，キャビン横に描かれ
個のスコアが示すように，
に終った。 (B
◀27年前に初飛行したXFV-
VTOL戦闘機1号機がサンデ
ゴ航空宇宙博物館に移され
開されることになった。(Lock

[Top] The first two-seater F-
18(160781) has been delivere
to NATC recently. Not only
a trainer but it is capable
flying combat mission.
(McDonnell Dougla
[Middle] A trial launch of BA
s "Rapier" low altitude GAM
proved successful. (BA
[Bottom] The world 1st VTO
fighter "XFV-1" now meets th
public at San Diego Aerospace
Museum. (Lockheed

▲ロッキード・ジョージア社で開発がはじまったL-400ミニハーキュリーズ。中央翼を6.8mm延長してアリソンで開発中の新ターボプロップエンジン（4,910shp）2基を搭載するもの。生産ペースは月産3機の予定。（Lockheed）
▶ガレージで2日でできる自家用機が発売された。写真のようにハンググライダーにエンジンを付けただけのような機体で，最高速度は50km/hというのだから浮んでいるといった感じ。しかし1,999ドルという値段が最大の魅力。
▼ヒューズ社ではAH-1攻撃ヘリ用レーザ照準器を生産している。これはミニ・レーザ測定儀を内蔵したTOW用照準器で，現在ユマにおいて陸軍が試験中。（Hughes）
▲チェリアビンスクのトレーラー工場建設に活躍するアエロフロートのMi-10K。（TASS）

[Top] Lockheed Georgia began the production of L-400 Mini Hercules which will be powered by a pair of the Allison's new turboprop engines.(Lockheed)
[Middle] What seems to be a "powered-hang-glider" is now on the market.
[Below Left] A laser sight for TOW now under the test of Army.(Hughes)
[Below Right] Mi-10K proves its capability at the construction site.(TASS)

PHOTO NEWS

▲岐阜基地で撮影された陸上自衛隊航空学校霞ヶ浦分校のOH-6D（SK-31122）。OH-6DはT尾翼を持つヒューズ500Dの軍用型で，昨年度予算で12機の購入が認められたもの。本機はその2号機にあたる。　　　　（写真提供　鈴木直氏）
▼3月号でも御紹介した在日米軍司令兼第5航空軍司令官W.L.ギンJr空軍中将は，昨年12月18日に三沢基地を公式訪問し，河西3等空尉操縦のT-2練習機(59-5111)により体験飛行を行なった。中将は12月25日には嘉手納を訪ずれ，44TFSのF-15Dでの体験搭乗も行なった。　　　　（USAF）

[Above] OH-6D, the military version of Hughes 500D, belongs to the Ground Self Defense Force's Kasumigaura Branch School visiting Gifu AB. GSDF is currently epuipped with two OH-6Ds and another ten to be followed soon. (by T. Suzuki)
[Below] Lt. General William L. Ginn, Jr., Commander of U. S. Forces Japan and Fifth Air Force, while on his visit to the Misawa AB on December 18th 1979, flew the T-2 Advanced trainer with 2nd Lt. Kasai. Later on December 25th General Ginn also flew the F-15D of 44 TFS at Kadena.
(by USAF)

▲昨年12月に横田基地に着陸する3TFW/90TFSのF-4G-42-MC(69-279)。3TFWのF-4G配属はTACの35TFWの2個飛行隊、USAFEの52TFWに続き4番目で、116機改造されるF-4Gはこの4個飛行隊に分散して配備される模様である。
(写真提供 大野勝美氏)
▶1979年12月、千歳基地で撮影された第2航空団第302飛行隊のF-4EJ(47-8343)。航空自衛隊では昨年から試験的にさまざまな制空迷彩を施して評価テストを行なっているが、この機体もその中の1機で機体上面をブルー2色で塗り分けている。写真で濃く見える方は84-8411号機などに見られたブルーだが、うすい方は水色とも灰色ともつかないライトブルーである。
(写真提供 太田徹氏)

(Top) F-4G-42-MC from the 90TFS/3TFW at Yokota AFB. Deployment of F-4Gs were preceded by 2 squadrons of 35TFW and 52TFW, USAFE, with whom 116 Model Es were shared. (by K.Ohno)
(Middle & Bottom) An F-4EJ from 302FS/2AW at Chitose AB. Since last year JASDF has been evaluating various camouflages including the two-tone blue scheme as applied to Phantom in these pictures. (by T.Ohta)

世界一の性能と誇りを持っていた第2次大戦ドイツの

鉄十字と航空機銃(4)

小橋良夫

固定式航空機銃ＭＧ17

ＭＧ15の旋回式銃は成功を納め新生ドイツ空軍大型機の旋回機銃となったが，固定式ＭＧ15には前述のように射撃抑制装置に欠かんがあり，いったん射撃をはじめたら止まらないという機構上の不具合を改良しなければならなかった。

さらに手動装塡式であったから，出撃に際して地上勤務員が地上で装塡ハンドルを１回前後して薬室に装塡しておかなければ発射は不能であった。

これを電動式にして，尾筒横に気圧のピストンシリンダー筒を付属させ，これを電動で前後させ操作ハンドルを操作した。したがって出動時に地上で装塡ハンドルを操作することなく，また空中で不発が生じても，電動式リモートコントロール操作によって不発弾を排除し，次弾を装塡できるようになり，はじめてドイツ空軍は安定した翼内機銃をもつことに成功した。とくにラインメタル製のＭＧ15やＭＧ17は，アメリカ製のブローニング系と違って機関部や尾筒が小さく細かったから，翼内に格納するにはきわめて便利であった。またＭＧ17は部品数の少ないことでよく知られたラインメタル系機関銃の特長も充分とり入れていたので，戦闘後の銃身交換，整備とも時間が省略できた名機関銃であった。

弾薬は7.92㎜，ドイツ制式実包を金属製のリンクベルトに嚙ませて給弾口から供給した。

重量は12.5㎏，全長が121.4㎝，発射速度はＭＧ15と同様に 1,000～1,100発/分であった。

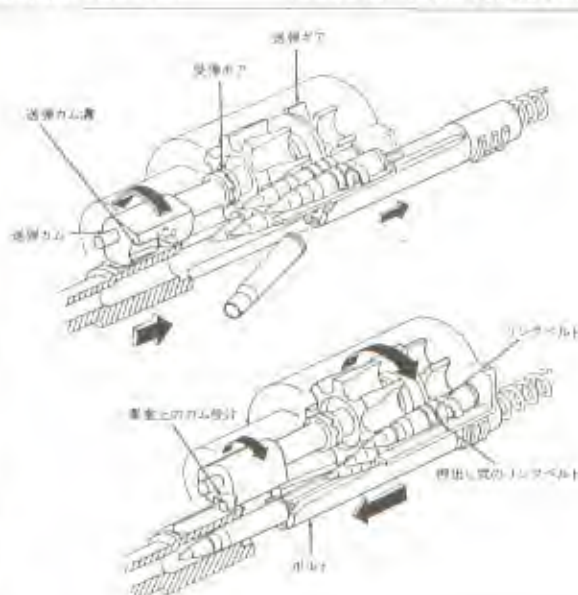
写真はユンカースJu87D爆撃機の主翼内にＭＧ17を搭載しているところで，ＭＧ17の尾筒満に気圧ピストン筒が付属しているのがわかる。なお，主翼上におかれているのがソレノイドとよばれた電動抑制装置である。

そして下図２枚はJu87Dの主翼内のＭＧ17に弾薬を補給しているところ。弾薬は7.92㎜曳光弾，徹甲弾等であり，この程度の弾頭には特殊弾は含まれていない。

なお，大戦初期のノルウェー作戦で翼内固定銃のメカニズムが凍りつき，思わぬアクシデントが発生したので，空軍ではあらゆる凍結防止の処置をとったが，ＭＧ17にもカーボン利用の凍結防止装置をつけていた。

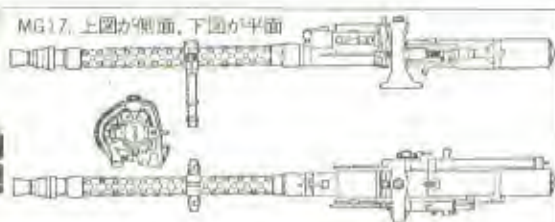
ＭＧ17を装備した他のドイツ空軍機は，フォッケウルフFw190戦闘機，メッサーシュミットBf109戦闘機，同Bf110戦闘機，同Me210戦闘機，ドルニエDo17爆撃機，同Do217爆撃機，ヘンシェルHs129地上攻撃機，ユンカースJu88爆撃機，フォッケウルフFw189多発多用途機，アラドAr196多用途水上機などの多くにおよび，口径7.9㎜クラスの固定機銃を装備した機体のすべてがＭＧ17を搭載していたといってよい。

特にドイツ空軍の代表的な戦闘機として知られているメッサーシュミットBf109については，初期のC型ではＭＧ17を機首および翼内に２挺ずつ計４挺を装備していた（のちD, E, F, G, Kと発達するにつれて，さらに大口径のMG131,

Ju87Dの主翼に装着するMG17機銃

MG17の給弾機構

MG17 7.92㎜ガン

MG17. 上図が側面，下図が平面

防寒用ジャケットをつけたMG17

MK103，MK108などを装備することになる）し，フォッケウルフFw190戦闘機も1939年に出現した当初，A-1は機首と主翼内にMG17を各2挺づつ装備していた。これものちの型ではMG131，MG151など大口径機銃を装備するようになるが，これらは英空軍のスピットファイア戦闘機や日本の零式戦闘機などの武装の変遷と同様に，日一日と発達をとげていった，大戦中の兵器発達の特長を実行したまでであった。

このMG17も，MG15と同様に日本陸軍が弾薬とともに購入し，折りから実用テストを続行していた川崎キ15の一部に，1挺当り500発の弾倉をとりつけて2挺づつ装備したことがあった。

これはメッサーシュミットBf110重戦闘機が，機首にMG17を4挺とりつけていたのに範をとったものであった。

また，ソ連のイリューシンIl-2と対象的なドイツ空軍の地上攻撃機で，重装備で知られるヘンシェルHs129 B-1/R3は，機首にMG17とMG151（20㎜）とを各2門装備したほか，胴体下面にもMG17を4挺そろえて吊り下げていた。このような重装備の襲撃機は他国に例がない。Hs129はこの場所に小型爆弾2個を吊ったB-1/R-1，30㎜MK101砲1門をつけたB-2／R-2，そしてMG17を4挺もったB-1/R-3がある。

最大発射速度1,000発/分というMG17を6挺ならべ，さらに20mmのMG131を2門，これだけの銃で1目標として狙われた場合のパニックは，想像することもできない。

以上のべたMG17の材質は，尾筒の緩衝装置が鋳物である以外は，すべて鋼製で，表面には全面的にパーカー処理がほどこされている。MG15も同様である。パーカー処理とは，鉄の表面を化学処理して防錆性を強めたものであり，ツヤ消しの黒色だが，やや灰色が混ったような色になっているので，プラモデルなどの塗装には注意していただきたい。

航空機関銃の色

機関銃の色の話がでたついでに，その色について説明してみたい。

プラモデルやソリッドモデルの相当なベテランでさえ，機関銃はすべて黒色ということにして，自己の作品を仕上げている人が多い。

それでもコリ性の作者は，黒に銀色を混ぜているようだが，専門誌の解説になると「鉄色に塗る」とある。およそ鉄色とはどんな色なのであろうか。磨いた場合か，または錆びた色なのかわからない。

ソリッドやプラを知っている筆者でさえわからないのだから，初心者にはどんな色なのか見当もつかない。

親切な模型の解説書によれば，

機首にMG17 4挺を装備したBf110

Hs129を正面から。上がMG17，下がMG151

新連載

F-86と朝鮮戦争 1950—1953

第2回 B-29最後の出動

ラリー・デイビス

B-29爆撃隊出動

朝鮮戦争が勃発した1950年6月25日の時点における合衆国極東航空軍(FEAF)は、基本的に戦術戦闘部隊の組織と機能を保持していた。まず、F-80Cシューティングスター装備の4個航空団を筆頭に、日本のジョンソン基地に控えるB-26インベーダー装備の第3爆撃群(大)、F-82ツインムスタング装備の4個飛行隊、横田基地のRF-80隊、嘉手納基地のRB-29飛行隊、グアム島のアンダーセン基地に展開するB-29部隊の第19爆撃群(中)というのが、その編成内容であった。

第2次世界大戦中、B-29は、"超重爆撃機"と見なされていたが、その後、コンベアB-36の登場により、B-29は"中型爆撃機"の範疇に入るようになった。また、米議会で航空隊の独立案が可決され、新たに空軍として発足するに当って4主要軍団—防空、戦術、輸送、戦略—に編成された。このうち戦略航空軍団(SAC)は全中型および超重爆撃隊を傘下におさめた。が、ただひとつ、グアムの第19爆撃群(中)(19BG)は、その例外となっていた。

というのも、極東連合軍最高司令官のダグラス・マッカーサー元帥が、指揮下にある唯一の戦略部隊を手ばなすことを拒否したからである。このため第19爆撃群(中)は、米空軍史上唯一の非SAC爆撃隊となったわけである。こうして朝鮮半島で戦争が起ると、マッカーサー元帥は、ただちに19BGを沖縄の嘉手納基地に移動させ、北鮮に対する作戦にそなえた。6月28日、かくして19BGのB-29A 4機が、朝鮮戦争における初出撃を敢行する。編隊は2機ずつにわかれ「爆撃に値すると思われる目標を攻撃せよ」との命令を実行に移したのである。

次のB-29の目標は、B-29爆撃行では典型的な飛行場と鉄道操車場で、敵占領後の金浦基地とソウル駅となった。6月29日午前8時、19BGのB-29爆撃機9機が、これら2目標を爆撃した。これがFEAFのB-29による、最初の具体的な戦略目標になったわけである。この爆撃中に北鮮のYak3機が、金浦上空で迎撃に姿をあらわしたが、B-29の機銃にとらえられて2機が撃墜され、1機は北へ逃走してしまった。

しかし、北鮮軍は釜山を目がけて南下を継続しており、マッカーサー元帥は、B-29の追加投入を本国に要請していた。その結果、SACは第15航空軍所属のB-29爆撃隊2個群を、すみやかにFEAFの指揮下に派遣した。このうち22BGは7月3日に嘉手納に到着、19BGを補完し、92BGは横田基地に配備された。これら両爆撃隊の初陣は7月13日で、目標は北鮮の元山にある精油所と鉄道操車場だった。その日は、ちょうど両隊が移動命令をうけた日から数えて9日目に当るというスピーディな展開だった。その後、1950年8月第1週には、さらに第98と307の2個爆撃隊が作戦に加わった。

この戦略爆撃が頂点に達したの

前脚が出ず、横田基地に不時着した31RSのRB-29A 同機は事故の後スクラップにされた
(via L.Davis)

新兵器投入

こうして赤空軍は、第2次大戦でドイツや日本の航空部隊がなしえなかったこと（米空軍に昼間戦略爆撃を中止させる）を達成したが、それでもB-29は、まだまだ有効な兵器だった。というのもFEAF爆撃軍団司令部は、第2次大戦中の英空軍による地区対象の夜間爆撃とは異なり、精密レーダ爆撃作戦を実行に移していたからだ。SHORAN（近距離航法レーダ）を使って、昼間同様に正確な爆撃ができたのである。

このSHORAN爆撃法はB-29とB-26によって完成されたもので、ざっと次のような仕組となる。まず、爆撃手のコンパートメントにトランシーバー（AN/APN-3）を装備して、グラウンド・ビーコン・

19BG 28BSのB-29"Command Decision"。デイブ・スレップ大尉の乗機で、1951年初めに5機目のMiG-15を撃墜したおりのショット
(via L.Davis)

レーダ2台(AN/APN-2)のレーダ・ビームを，目標上で交会させるというのが原理だ。つまり，ビームの1本が描く弧に沿って飛行し，他のビームと交会した瞬間，自動的に爆弾が投下されるというかたちになる。このためSHORAN爆撃では，精密な地図が不可欠とされるが，さいわい，旧日本軍が作製した精密地図があったので問題はなかった。一方，北鮮軍は，この夜間爆撃を探照灯とMiG-15で阻止しようとしたが，B-29の編隊は，つねにレーダ・レンジ以内にF-94Bおよび海兵隊F3Dスカイナイト全天候型要撃機をともなっていたので，守りの固めは充分だった。空軍と海兵隊の夜間戦闘機が爆撃機編隊から一歩離れたレーダ・レンジ内を追尾し，敵機が出現すればただちに戦闘開始というわけである。

このほかB-29が使用した新兵器には，Razon/Tarzonレーダ誘導爆弾もあった。これが後年，ベトナム戦争で威力を発揮する"スマート爆弾"で，その初使用が行われたのだ。この投下にさいしては，尾部にレーダレシーバーを装備したフィンのある爆弾を，爆撃手は，ただ見守るだけでいいのだ。もっとも，目標を外れたさいには，その分だけ調整すればいい。ただし雲が出てくると，この兵器は使えない。目標が見えないと，誘導ができないからだ。また，このうちRazonは1,000ℓb級，Tarzonは12,000ℓbの弾頭をつけていた。Tarzonは長大な爆弾だったので，B-29の2つの爆弾倉を使わないと運ぶことができなかった。このためTarzon機はボーイング社でしかるべく改造されていた。

この新型爆弾を使用した部隊は，19BGで，1950年8月24日に最初のRazon作戦が展開されている。だいたい，この種の兵器は橋，トンネルといった困難な目標を破壊するのが目的だが，爆弾自体にも少なからず問題があった。まず，Razonの1,000ポンド弾頭では，一撃で橋を完全に破壊することはむずかしかった。次に在庫期間が長すぎたため(Razonは第2次大戦中に生産された)，配線を取り替えぬと作動不良が生じた。たとえばRazon 100発中35発が作動不良だった。が，これは1950年8月までに再整備され，489発のうち，331発が正しく作動できるようになっていた。こうして，最後の150発中140発による爆撃は成功だった。

一方，Tarzonも破壊力は充分だったが，Razon同様の問題が付随していた。ちなみに1951年3月で，これら両タイプの"スマート爆弾"の改造研究は一時タナ上げにされることとなった。

こうして戦争末期には，B-29がジェット化の時代に伍してゆけぬことが，しだいにはっきりとなった。MiG-15による北鮮上空でのB-29撃墜機数は，計17機に達している。このほか大破14機，さらに4機が対空砲によって撃墜されていたのである。しかしながら，こうした数々の不利な点—低速，不充分な火器管制システム，援護機の不足，質量ともに敵が勝る状況—にもかかわらず，B-29の搭乗員は非常な勇気と，新たに編み出した戦術をもって朝鮮戦争における彼らの任務を力強く全うしたのである。　　(つづく)

横田基地のランプに駐機する98BG(M)のB-29-55-BW(44-69667)"Snugglebunny"
(via L. Davis)

横田基地に翼を休める98BGのB-29-95-BW(45-21822)。下面の塗装は夜間爆撃用ハイグロス・ブラック Jet 622
(via L. Davis)

31RSのRB-29A-45-BN(44-61727)、機首にはカメラをデザイン化した45個の出撃マークが見える　(via L.Davis)

ミッションを終え嘉手納基地に帰投後、M-27トラクターに牽引されランプインする19BG所属の"Bluetail Fly"　(via L.Davis)

MODELLING

MANUAL

JASDF/MITSUBISHI T-2&F-1

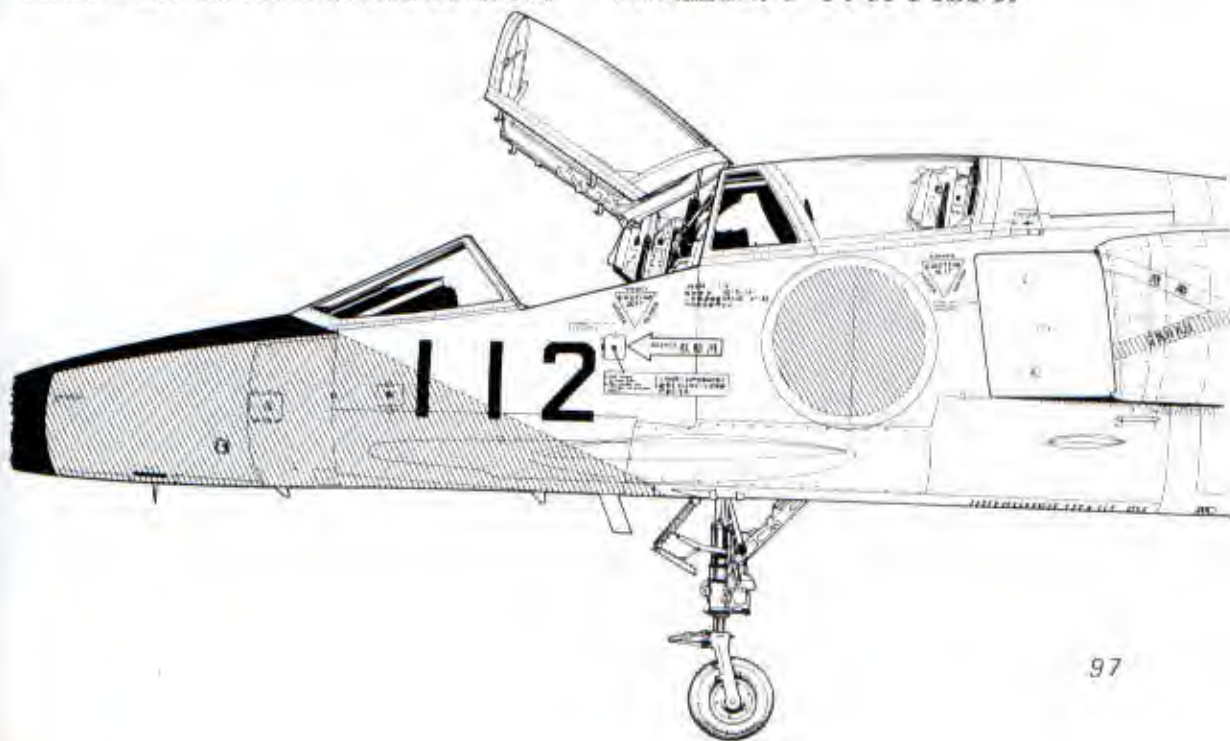
三菱T-2 & F-1

解説－宮本　勲

イラストレーション
桜井定和
大沢郁甫
高田かな江
加藤幸雄

わが国で開発した最初の超音速機T-2／F-1が航空自衛隊において着実に戦力化の道を歩んでいる。T-2が初飛行したのは昭和46年7月20日のことだから足かけ9年目を迎えるわけで，本機を使用した教育が始まってからも，すでに3年が経過している。F-86Fによる戦闘機操縦課程の教育が終わった現在，T-2は航空自衛隊の戦闘機パイロットを目指す若者にとっては登竜門ともいうべき存在で，その果たす役割りの重要さはF-104J／F-4EJなどの第一線機と比較していささかも劣るものではない。

一方，T-2から発達した支援戦闘機F-1も54年度末には三沢基地の第3航空団に2個飛行隊35機が勢揃いする。F-1のパイオニア部隊ともいえる第3飛行隊は54年3月30日からスクランブル態勢に入っており，F-4EJ，F-104Jに続く戦闘機の第三勢力として防空任務に就く一方，空自の槍としての役割りはきわめて大きい。今月は世界に比肩するまでになった日本の航空機技術が生んだ一卵性双生児とでもいうべきT-2／F-1姉妹をイラストにより徹底的にブリークダウンしてみよう。

T-2/F-1　全体解説

超音速高等練習機 T-2

T-2は航空自衛隊の戦闘機パイロットを養成するための超音速高等練習機として昭和42年から防衛庁技術研究本部と三菱重工を中心に開発が進められ，その第1号機は46年4月28日にロールアウト，各種の地上機能試験を終えた後の同年7月20日，三菱重工のテスト・パイロット遠藤健四郎氏の操縦で初飛行した。そして11月19日には30回目の試験飛行でマッハ1.03を記録，ここに日本で開発した航空機としては最初の音速突破を達成するに至ったのである。

試作機2機と実用試験機2機を用いての技術・実用試験は岐阜基地の実験航空隊（現在の航空実験団）において行なわれ，まず順調に開発段階を終えたXT-2は48年8月29日付けで制式機T-2となる。そして翌49年7月28日，防衛庁長官の部隊使用承認が下りたT-2は，同年9月から教官要員の訓練が開始されたのに続き，50年3月26日には量産1号機（59-5105）の引渡しを受けて3月31日付けで松島基地の第4航空団にT-2 2機から成る臨時T-2訓練隊が発足，T-2の部隊導入計画がスタートした。51年10月1日には正式に第21飛行隊が編成され，翌年4月からT-2を使用した教育が始まっており，52年6月には初のT-2によるCT（戦闘操縦）課程の第1期生4名を送り出すに至った。また53年4月には2番目のT-2部隊である第22飛行隊が同じく第4航空団指揮下に編成されるなど，国産超音速高等練習機T-2による学生教育はいよいよ軌道に乗った感が強い。

T-2には操縦訓練用の前期型と，戦技訓練用の後期型があって，前期型はレーダおよび機関砲を装備していないが，代わりにダミー・ウェートを搭載して前・後期型とも基本重量を6,622kgに揃えている。この基本重量は空虚重量に機関砲もしくはダミー・ウェート，滑油，酸素等を加えた数字で，燃料は含まない。総重量は，燃料を満載（1,028Gal）して訓練弾200発を携行した場合，クリーン状態で9,690kg，これにAIM-9B AAM 2発を装備すると9,880kgとなり，外舷パイロンに750lb爆弾2発，内舷および胴下に220Gal増槽3本を搭載して実弾500発を携行するフル装備の状態では13,000kgとなる。

前述のようにT-2には前期型と後期型があり，前期型がレーダおよびバルカン砲を装備せずCBT（戦闘操縦基礎課程）の教育に使用されるのに対し，後期型はJ/AWG-11レーダとJM61 20mmバルカン砲を装備しており，こちらはCBTに続くCT（戦闘操縦）課程の教育に使用される。CT課程の訓練課目は対戦闘機戦闘，空対空射撃ならびに空対地射爆撃，要撃戦闘などの戦技を中心としたもので，すでにウイング・マークを胸にした訓練生はT-2後期型で初めて「戦闘機の世界」に足を踏み入れることになる。

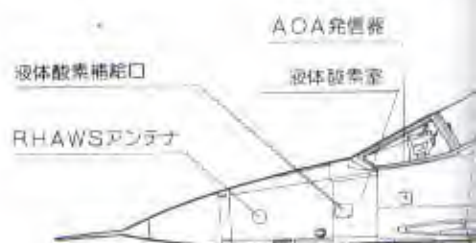
このようにT-2前期型と後期型の違いは基本的にレーダおよびバルカン砲の有無にあるが，両機の細部を比較するとさらにいくつかの相違を見出せるので，T-2/F-1シリーズそれぞれの相違を表-1にまとめておく。

支援戦闘機 F-1

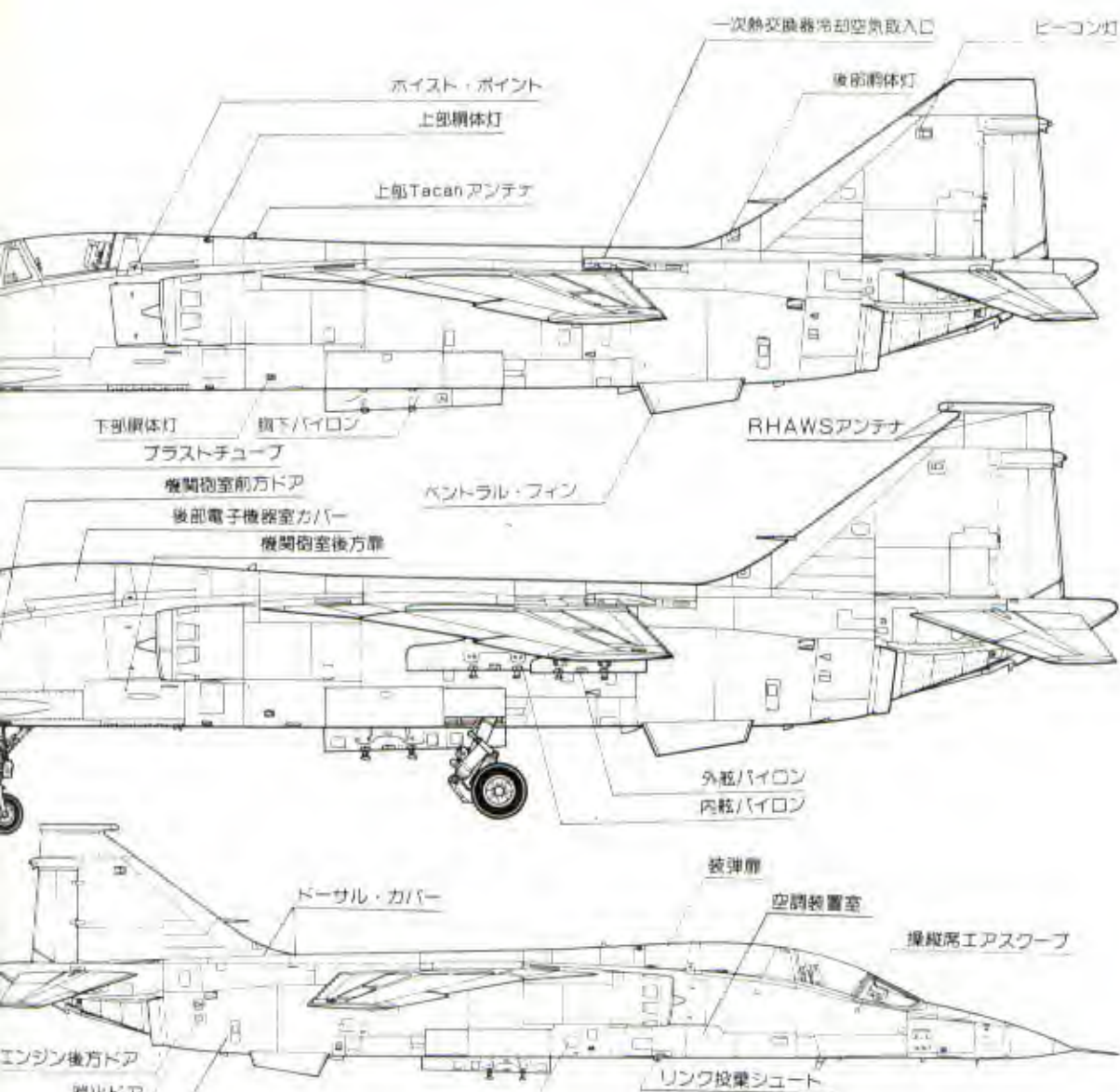
昭和51年11月12日，坂田防衛庁長官はFS-T2改支援戦闘機の部隊使用承認を下すとともに，同機をF-1の名称で呼ぶことを指示した。ここに最初の国産超音速戦闘機の完成を見たわけである。F-1は超音速高等練習機T-2から発達した戦闘機だが，その誕生までの経過は，技術的にはともかく政治が関連して，決して平穏ではなく，名称もこれを裏書きするように，当初は次期支援戦闘機ということから漠然とFS-Xと呼ばれており，四次防計画の編成が始まる45年ごろからFS-T2改と称されるようになり最終的にF-1と命名されるといういきさつがある。ちなみにFS-T2改とは，T-2改造の支援戦闘機（Fighter Support）の意味である。

このF-1開発に際してフライング・モックアップとなったのがT-2量産2－3号機（59-5106，-5107）を改造したT-2特別仕様機である。これは生産ライン上のT-2を改造，FS-T2改仕様としたもので，106号機は飛行特性と飛行性能，フラッタ等の試験用に，一方の107号機はFCSをはじめとする搭載装備の試験に充当され，F-1開発に大きく貢

★T-2側面図★

★F-1側面図★

★F-1パイロット★

第3，第8飛行隊と
もF-86Fからの転換で
あるため，F-1パイロ
ットはF-86出身者が圧
倒的に多い。そこで第
3飛行隊ではF-1導入
に先立ち，基幹要
員養成のため第4
航空団にパイロッ
トを派遣して松島
飛行班を設置，T
-2を使用して動

訓練を実施した。こ
松島飛行班は52年12月
に解散され，以後F-
転換訓練は第3飛行
内で行なっており，
-2のCT課程を終え
新人パイロットもい
カットは飛行服と装
に身を固めたF-1パ
ロットで，茶色のス
一端には第3飛行隊
ワッペンがついてい

〈表-1〉T-2／F-1 比較表

	T-2前期型	T-2後期型	F-1
レーダ	なし	J/AWG-11	J/AWG-12
20mmバルカン砲	なし	あり	あり
機関砲ブラストパネル	なし	あり	あり
機関砲ガスパージ・インテイク	なし	あり	あり
リンク投棄シュート	なし	あり	あり
ストライク・カメラ	なし	プロビジョン	あり
全温度センサー	なし	なし	あり
電波高度計	なし	なし	J/APN-44
RHAWS	なし	なし	J/APR-3
後席	あり	あり	電子機器室
対気諸元計算機	なし	なし	J/A24G-3

献した。

F-1の量産1号機は52年2月25日に三菱重工小牧工場をロールアウト，同年6月16日にT-2と同じく遠藤健四郎テスト・パイロットの操縦で進空した。このF-1のT-2練習機との最大の相違点は，単座化して航法／攻撃能力を増強したことである。

外観上で最も目立つのは，単座化して従来の後席部分を後部電子機器室とし，金属製のカバーで覆ったことだが，構造的にはT-2と共通で外形ラインに変更はない。このためT-2を見慣れた目にはやや異和感を覚えるが，これには相応の理由がある。しばしばT-2／F-1と比較される英仏共同開発のジャガーは用途に応じて前胴を別設計としているが，F-1開発に際しての防衛庁の要求に「T-2を原型として，極力変更を加えないこと」という一項があり，これはT-2とF-1をできる限り共通部分を多くして，コスト・ダウンを図ろうとする狙いがあるためだった。その点，輸出も見込んでいるジャガーとは事情が違うから，とても同列に扱って論じるわけにはいかない。

いまひとつ外形上の変化として目立つのは，垂直尾翼頂部にJ／APR-3RHAWSのアンテナが新設されたこと。J／APR-3は感知した相手のレーダ波を自動的に分析して脅威の種類を識別するとともに，その電波源の位置を計器盤の RHAWS 指示器に表示，あわせてオーラル・トーンを用いた警告を与える一種のパッシブECMで，その受信アンテナは機首左右にも備えている。またF-1を支援戦闘機として特徴づけるのはJ／AWG-12レーダ，HUD，J／ASQ-1WRC（兵装投下管制計算機）からなるウエポン・システムで，J／AWG-12レーダはINSおよびJ／ASQ-1WRCと連動した目標処理能力があり，空対地モードではJ／ASQ-1のコンピュータによるCCRP／CCIP，オフセット爆撃の諸元計算が可能なほかASM発射管制機能を持つ。またJ／ASN-1慣性航法装置は一切の航法援助施設の支援を受けることなく精密な航法を行なえるから，洋上での精密な航法能力を要求される対艦船攻撃には新開発のASMともども大きな威力を発揮すると思われるが，AFCSを持たない弱味があり，近く予定されているAFCSの追加装備後は，その能力が一層向上するはずである。

F-1の兵装搭載能力はT-2後期型にほぼ準じているが，低高度における激しいマヌーバーをたてまえとする機種だけに主翼構造を強化しており，これによりT-2の-3Gから+7.33Gに対しF-1では－8Gまで許容されている。そのほかDERとFER使用にともなう実質的な兵装搭載能力の向上もあって，F-1の最大離陸重量は30,141lb(500lb爆弾8発搭載時となっている。

最初に述べたとおりF-1の量産1号機は52年2月25日にロールアウト，同年6月16日に初飛行して，9月下旬には青森県三沢基地の第81航空隊第3飛行隊に配備された。当時，第3飛行隊はF-86Fを装備しており，52年末から53年にかけてF-86Fを減らしつつF-1を増加する方法で同年3月にはF-1への転換を終え，ここに最初の国産超音速戦闘機部隊が誕生した。そして第3飛行隊のF-1への転換終了とときを同じくする53年3月31日付けで第81航空隊は閉鎖され，第3飛行隊は小牧から移動してきた第3航空団に編入された。このようにして最初のF-1部隊，第3飛行隊は54年3月30日から対領空侵犯措置任務に就いたが，その矢先の4月4日，北海道奥尻島西方を領空に接近する国籍不明機に対して2機のF-1が緊急発進，初のスクランブルとなった。現在，同じく第3航空団の第8飛行隊がF-1への転換を行なっており，1月下旬までに13機を受領ずみで，54年度末までに18機が揃うはずである。

★T-2／F-1　寸法諸元★

項目	数値
■機体寸度■	
全　幅（ランチャーを含まず）	7.88m
全　長	17.85m
胴体長（ピトー管を含まず）	17.31m
全　高	4.39m，4.48m
■主　翼■	
後退角（前縁／後縁）	42°29′／8°47′
下反角	9°
取付角	0°
面　積	21.17m²
半翼幅（主翼基準面内）	3.99m
翼　弦（付根）	4.17m
（翼端）	1.13m
前縁フラップ型式	プレイン
フラップ角	離陸時15°／着陸時30°
後縁フラップ型式	シングル・スロッテド
フラップ角	離陸時25°／着陸時40°
スポイラ型式	スロッテド
スポイラ作動角	最大舵角60°／トリム舵角25°
■水平尾翼■	
後退角（前縁／後縁）	42°32′／10°0′
下反角	15°
面　積	6.70m²
半翼幅	2.24m
翼　弦（付根）	2.33m
（翼端）	0.67m
舵角範囲	＋9°／－20°
トリム舵角	＋4°／－9°
■垂直尾翼■	
後退角（前縁／後縁）	54°0′／3°3′
面　積	5.0m²
高　さ	2.15m
ラダー型式	プレイン
翼　弦（付根）	3.90m
（翼端）	0.96m
最大舵角	±20°
トリム舵角	±6°
■その他■	
スピードブレーキ面積	0.476m²（片舷）
最大開き角	50°
アレスティングフック長さ	1.522m
ドラッグシュート直径	18ft

■F-1計器盤■

①左舷補助パネル，②降着装置操作ハンドル，③フラップ位置指示灯，④脚位置指示器，⑤加速度計，⑥ドラッグシュート操作ハンドル，⑦AOA（迎え角）指示器，⑧アレスティング・フック警報灯，⑨降着装置警報灯，⑩対気速度／マッハ計，⑪気圧高度計，⑫UHFチャンネル・セレクター，⑬昇降速度計，⑭ヘッドアップ・ディスプレー投影板，⑮姿勢指示器，⑯方位情報指示器，⑰予備高度計，⑱エンジン火災警報灯，⑲RHAWS指示器，⑳電波高度計，㉑予備コンパス，㉒エンジン回転計，㉓エンジン排気温度計，㉔燃料流量計，㉕排気ノズル位置指示器，㉖燃料油量計，㉗時計，㉘訓練弾ディスペンサー指示灯，㉙キャビン高度計，㉚警報灯パネル，㉛右舷補助パネル，㉜レーダ・スコープ，㉝レーダ操作パネル，㉞中央ペデスタル，㉟緊急脚下げハンドル，㊱ペダル位置調節ハンドル，㊲アレスティング・フック操作ハンドル，㊳兵装操作パネル。

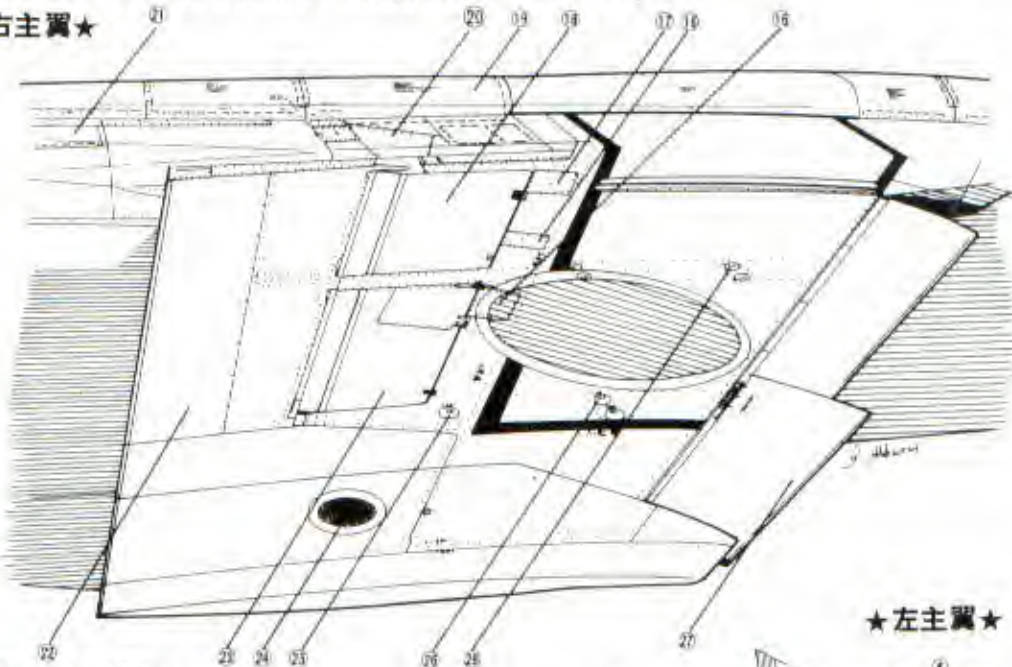
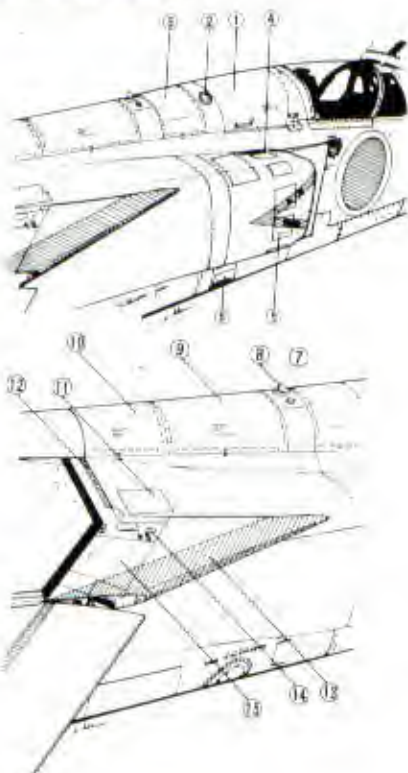
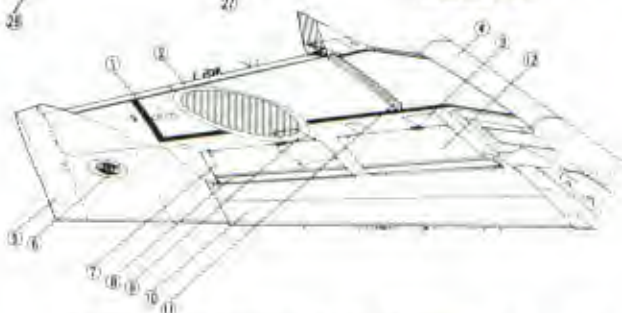
主　翼

★主　翼★

主翼は前縁後退角42°29′という数字が示すようにデルタ翼に近い平面形を持つ。空力特性を向上させるため前縁にドッグ・トゥース，前縁フィレット外側の翼上面に境界層板を設ける一方，前・後縁にはほぼフルスパンにわたるフラップを採用することで良好な離着陸特性を獲得しており，フルスパン・フラップの採用によりエルロンを設ける場所がなくなったため，横方向の操縦にはスポイラを使用している。

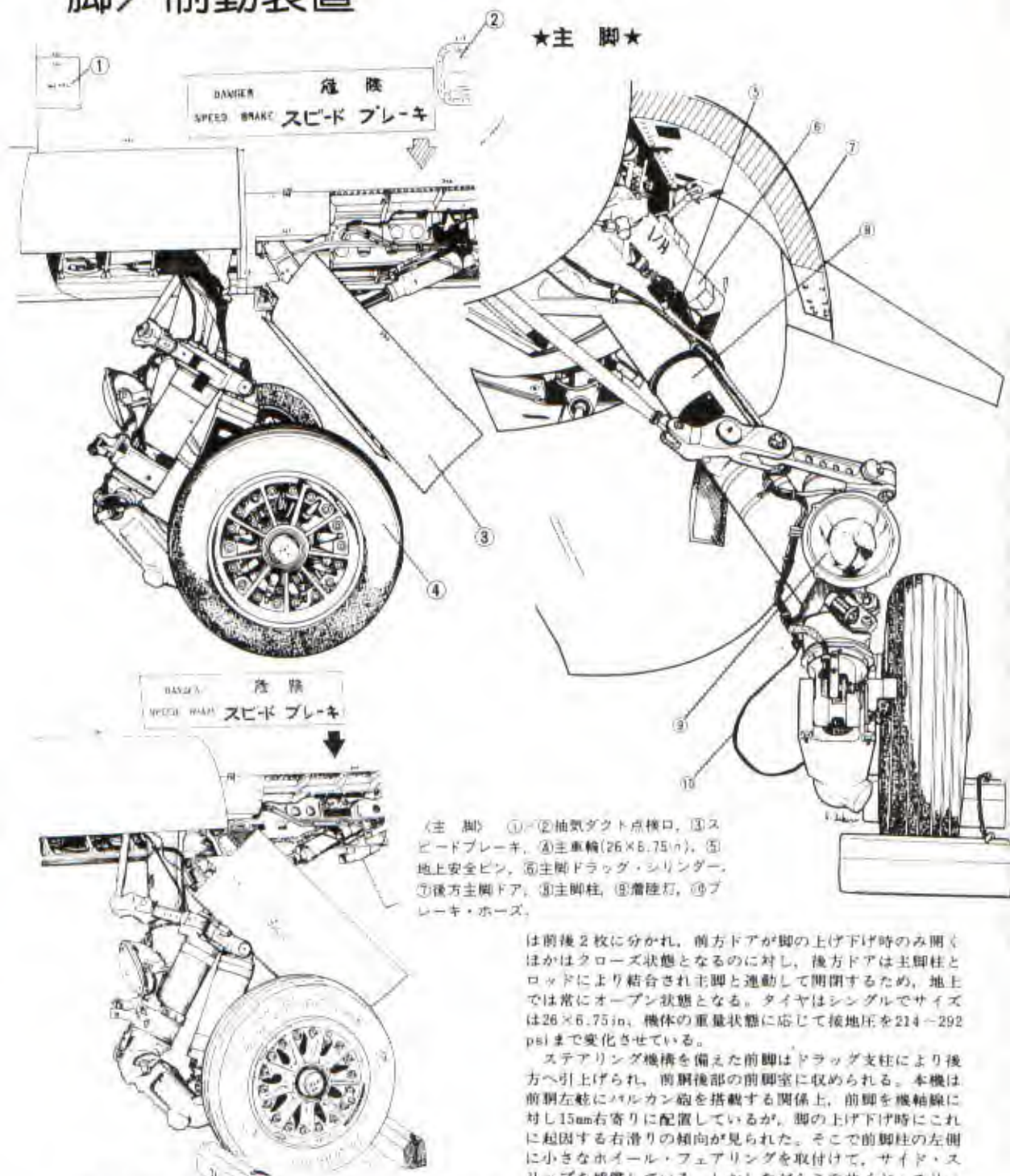
左右の主翼は一体化構造で，２本の主桁と左右の翼胴結合リブ間の前・後桁ならびに翼端リブによってボックス・ビームを形成，中央部で左右を結合して基本構造を構成している。下面には各２ヵ所ずつハード・ポイントがあって，ここにパイロンの取付けが可能なほか，翼端カバーを取外せばミサイル・ランチャーを装備できる。前縁フラップはサンドイッチ構造を採用しており，ドッグ・トゥース部で内外に分割されているが機能的には一体で，電動アクチュエターにより作動する。この前縁フラップは地上静止状態では15°下げの離陸位置となるが，これは舵面に無用の荷重を与えないためである。スポイラは内側と外側の２枚に分割されていて，おのおのに内蔵した油圧サーボ・アクチュエターにより別個に駆動されるが，内外スポイラを同調させるリンク機構が組込まれているため，２枚一組となった動きをする。

★右主翼★

★左主翼★

★右主翼付根部★

〈右主翼〉　①No１燃料タンク点検口，②上部胴体灯，③No１タンク燃料計発信器点検口，④空気取入口上部ルーバー，⑤補助空気取入口，⑥二次熱交換器冷却空気取入口，⑦サクション・リリーフバルブ，⑧上部Tacanアンテナ，⑨No２燃料タンク点検口，⑩No３燃料タンク点検口，⑪前桁ボルト点検口，⑫翼胴結合点検口，⑬主翼前縁フィレット，⑭ホイスト・ポイント，⑮前縁フラップ作動筒点検口，⑯操縦リンク点検口，⑰スポイラ・リンク点検口，⑱内側スポイラ，⑲No５燃料タンク点検口，⑳配線／配管点検口，㉑No７燃料タンク点検口，㉒後縁フラップ，㉓主翼位置灯（緑），㉔外側スポイラ，㉕外側パイロン取付け／タイダウン・ポイント，㉖外側パイロン取付け口，㉗前縁フラップ，㉘内側パイロン取付け口。※図中㉗の前縁フラップはドッグ・トゥース部で内外２枚に分割されており30°まで下がるが，地上静止状態では舵面に無用の荷重を与えないよう15°下げの離陸位置となる。

〈左主翼〉　①外側前縁フラップ，②内側前縁フラップ，③スポイラ・リンク点検口，④No４燃料タンク点検口，⑤翼端カバー，⑥主翼位置灯（赤），⑦外側スポイラ，⑧固定ベーン，⑨後縁フラップ，⑩操縦リンク点検口，⑪境界層板，⑫内側スポイラ。

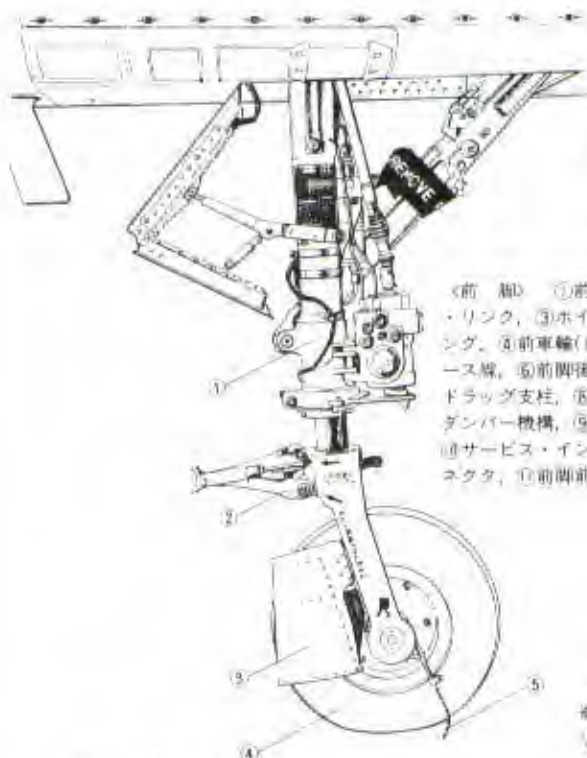
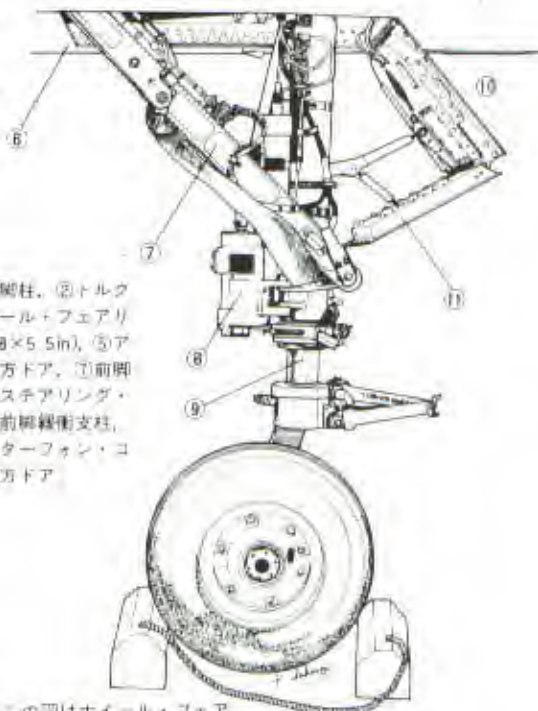
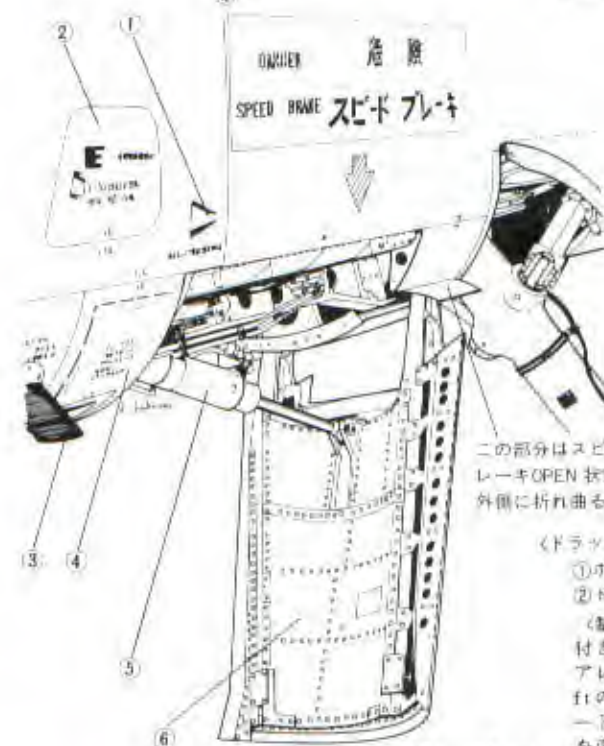
脚／制動装置

★主　脚★

〈主　脚〉　①～②抽気ダクト点検口，③スピードブレーキ，④主車輪(26×6.75in)，⑤地上安全ピン，⑥主脚ドラッグ・シリンダー，⑦後方主脚ドア，⑧主脚柱，⑨着陸灯，⑩ブレーキ・ホーズ。

〈降着装置〉　降着装置は一般的な三車輪形式をとっており，T-2/F-1ともに共通である。ホイールベースは5.71m，ホイールトラックは2.81mで，比較的広いホイールトラックから地上滑走時の安定性向上に意を注いでいることがうかがえる。主脚はレバー・サスペンションによる緩衝装置を採用しており，左右それぞれドラッグ・シリンダーの機能で内側前方に向かってタイヤを旋回させながら中胴前部の主脚室に引込む方式である。脚は一般油圧系統の作動油圧で操作され，上げ下げには約6.5秒を要する。主脚ドアは前後2枚に分かれ，前方ドアが脚の上げ下げ時のみ開くほかはクローズ状態となるのに対し，後方ドアは主脚柱とロッドにより結合され主脚と連動して開閉するため，地上では常にオープン状態となる。タイヤはシングルでサイズは26×6.75in，機体の重量状態に応じて接地圧を214～292psiまで変化させている。

ステアリング機構を備えた前脚はドラッグ支柱により後方へ引上げられ，前胴後部の前脚室に収められる。本機は前胴左舷にバルカン砲を搭載する関係上，前脚を機軸線に対し15mm右寄りに配置しているが，脚の上げ下げ時にこれに起因する右滑りの傾向が見られた。そこで前脚柱の左側に小さなホイール・フェアリングを取付けて，サイド・スリップを補償している。しかしながらこのサイド・スリップは運用上，無視できる程度であるばかりか，非常時のバリアー・ヒットに際して制動索がからまって不具合なため，第3航空団所属のF-1およびT-2は全機ホイール・フェアリングを取外しているとのこと。前車輪のサイズは18×5.5in，接地圧は常に161psi一定である。

なお降着装置には圧縮空気による非常脚下げ系統があって，ハンドル操作により油圧回路のダンプ・バルブを閉じるとともに脚柱および脚ドアのアップロックを解除，エアボトルのバルブを作動させて脚下げを行なうことができる。

★前　脚★

〈前　脚〉　①前脚柱，②トルク・リンク，③ホイール・フェアリング，④前車輪(18×5.5in)，⑤アース線，⑥前脚後方ドア，⑦前脚ドラッグ支柱，⑧ステアリング・ダンパー機構，⑨前脚緩衝支柱，⑩サービス・インターフォン・コネクタ，⑪前脚前方ドア

※この図はホイール・フェアリングを取外した状態を示す

この部分はスピードブレーキOPEN 状態では外側に折れ曲る．

〈ドラッグシュート収容部〉
①ポップアップ・ドア，
②ドラッグシュート室．

★ドラッグシュート収容部★

〈制動装置〉　着陸制動装置としてはアンチスキッド装置付きの油圧ブレーキとドラッグシュートのほか，非常用のアレスティングフックがある．ドラッグシュートは直径18 ftのリングスロット・コニカル型で，後胴のドラッグシュート室に収容されており，計器盤左上にある操作ハンドルを引けば尾端のポップアップ・ドアが開いてシュートが放出される．また空力的な制動装置となるスピードブレーキは，中胴後部下面に左右1枚ずつあって最大60°まで開くが，このスピードブレーキはNo.2油圧系統を油圧源としており，作動油圧ゼロの状態ではオープン位置となる。

★スピードブレーキ★

〈スピードブレーキ〉　①前方エンジン室冷却空気取入口，②外部電源接続口(3相交流115/200V 400Hz)，③エンジン・ギアボックス・ブリーザ排気口，④操縦系統油圧リザーバ・アキュムレータ/トランスミッタ，⑤スピードブレーキ作動筒，⑥スピードブレーキ。

★T-2前期型★

二次熱交換器冷却空気取入口

デリンカ・パネル

〈T-2前期型機首〉 ①AOA発信器，②キャノピー非常投棄ハンドル，③中間固定風防，④後席キャノピー，⑤ES-7J射出座席，⑥SIF/IFFアンテナ，⑦バルカン砲フェアリング，⑧下部UHFアンテナ，⑨排出ダクトカバー，⑩機関砲室前方ドア。

※黒丸数字はT-2後期型との違いを示す。

〈F-1機首〉 ①AOA発信器，②キャノピー非常投棄ハンドル，③後部電子機器室フェアリング，④シンメトリーポイント・マーカー，⑤ブラストカバー，⑥SIF/IFFアンテナ，⑦ブラストチューブ，⑧下部UHFアンテナ，⑨ガン・ガスパージ空気取入口，⑩機関砲室前方ドア。

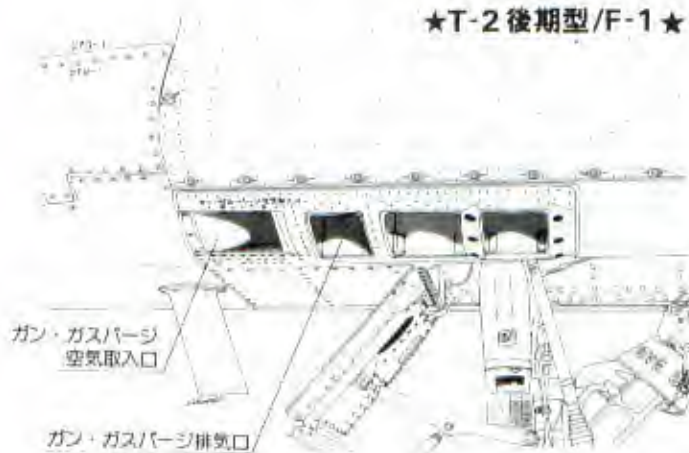
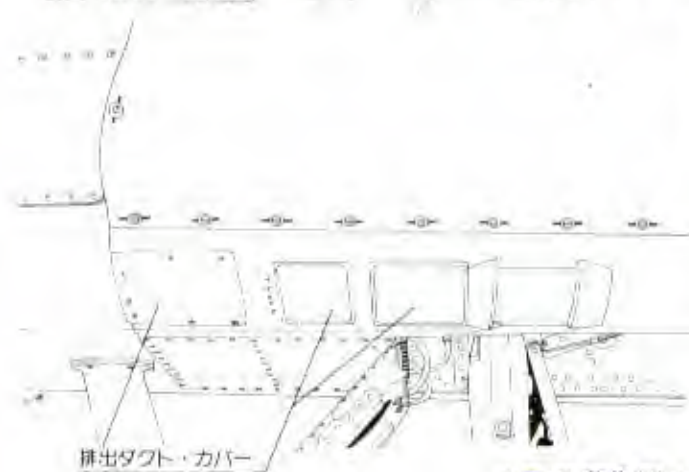
★T-2後期型/F-1★

T-2/F-1機体各部比較〈1〉

★F-1機首★

212

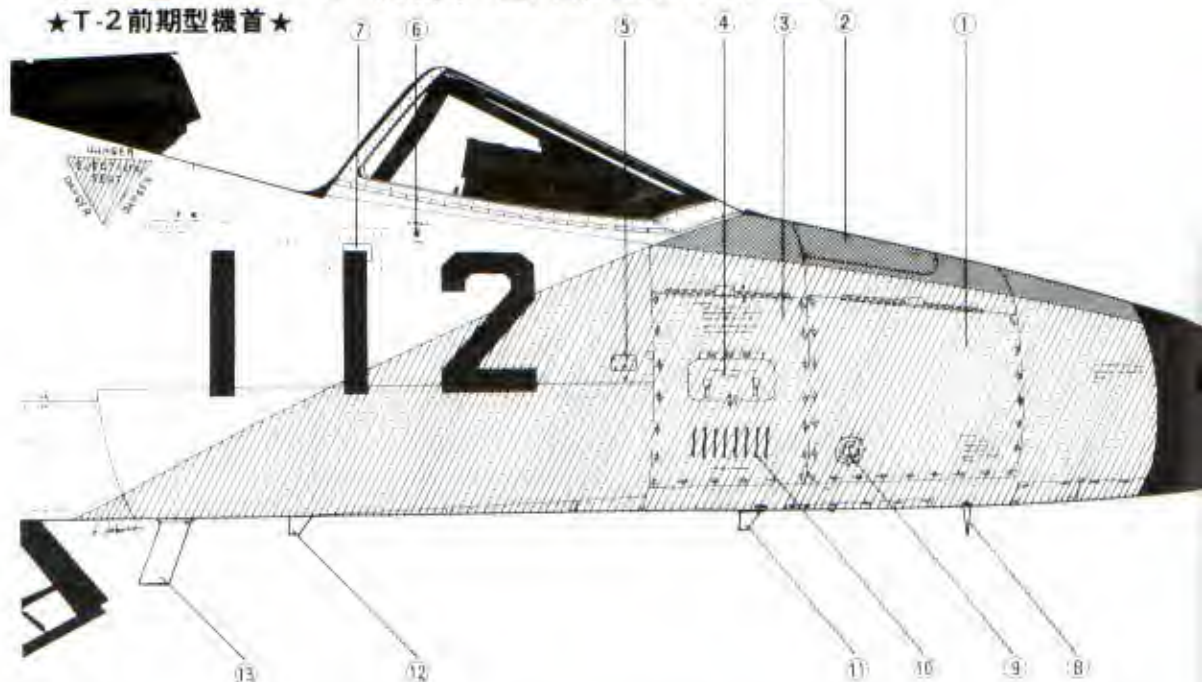
〈F-1機首〉　①RHAWS右側方レドーム，②全温度センサー，③機首電子機器室前方ドア，④機首胴体灯，⑤キャノピー機外開閉ハンドル収納部，⑥機首電子機器室後方ドア，⑦ラダーロッド点検口，⑧HUDサイトヘッド，⑨機外キャノピー開閉機構，⑩パイロット・フレッシュエア・スクープ，⑪バックミラー，⑫後部電子機器室カバー，⑬ホイスト・ポイント，⑭弾薬室ドア，⑮レーダ室，⑯横滑り角トランスデューサー，⑰電波高度計アンテナ，⑱液体酸素オーバーボード・ドレン，⑲下部Tacanアンテナ，⑳電波高度計アンテナ，㉑コクピット圧力レギュレータ点検口，㉒UHF-DFアンテナ，㉓SIF/IFFアンテナ，㉔UHFアンテナ，㉕油圧室ドア，㉖前脚前方ドア，㉗地上冷却接続口，㉘サーキット・ブレーカ，㉙電気室中央ドア，㉚ストライク・カメラ窓，㉛電気室後方ドア，㉜リンク投棄シュート。

※黒丸数字はT-2後期型との違いを示す。

図中⑨の機外キャノピー開閉機構は黄色の丸印で位置を明示しており，機外ハンドルまたは3/8in6角レンチを差し込んで「開」位置に廻せばキャノピーは開き，逆方向の「閉」位置に廻せば閉じる。なお，キャノピー機外開閉ハンドルは図中⑤のアクセス内に収めてある。

T-2前期型と後期型の差はJ/AWG-11レーダ，および20㎜バルカン砲の有無にあり，両機の外形上の差はすべて機首部分に集中している。T-2後期型では左舷にバルカン砲の発射口が開き，その下方にラムエアにより機関砲発射ガスを逃がすガス・パージ空気取入口と排出口が設けられているが，これらは前期型ではフェアリングとダクト・カバーでふさいである。なおT-2後期型では，胴下右寄りに機関砲の弾丸を連結しているリンクを投棄するためのシュートがあるが，前期型はこの部分にデリンカ・パネルを貼ってカバーしている。ここではT-2前期型と後期型，そしてF-1それぞれの違いをクローズアップして御覧いただこう。

★T-2後期型/F-1★

★T-2前期型★

T-2/F-1機体各部比較〈2〉

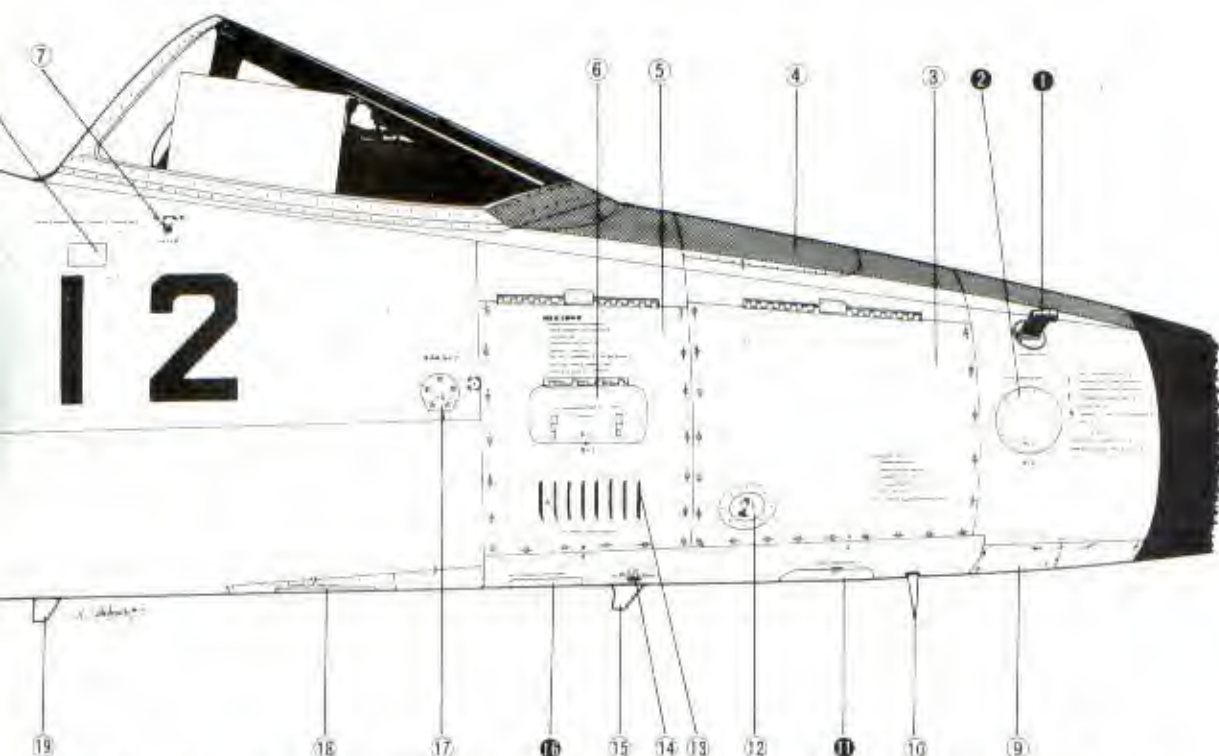
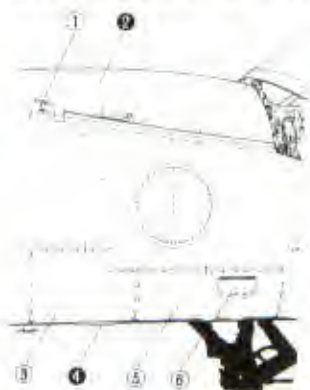
★T-2前期型機首★

〈T-2前期型機首〉 ①電子機器室，②電子室上方ドア，③電子機器室，④キャノピー機外開閉ハンドル収納室，⑤ラダーロッド点検口，⑥機外キャノピー開閉機構，⑦パイロット・フレッシュエア・スクープ，⑧横滑り角トランスデューサー，⑨機首胴体灯，⑩電子機器室冷却空気排出口，⑪下部Tacan，⑫SIF/IFFアンテナ，⑬下部UHFアンテナ。

〈T-2垂直尾翼/後胴〉 ①後部胴体灯，②ドーサルカバー，③Qフィール・ピトー管，④ベント・バルブ点検口，⑤ビーコン灯，⑥垂直安定板ヒンジカバー，⑦垂直尾翼翼端カバー，⑧尾灯，⑨燃料ベント・マスト，⑩ラダー，⑪ラダー・ヒンジカバー，⑫ポップアップドア，⑬アレスティングフック，⑭/⑮水平尾翼サーボ点検口，⑮操縦装置/Qフィール・センサー点検口，⑰後方エンジン室冷却空気取入口，⑱エンジン後方ドア，⑲消火ドア，⑳エンジン・オイル補給/消火および圧力リリーフドア。

〈T-2前期/後期型後席付近〉 ①後席キャノピー，②パイロット・フレッシュエア・スクープ，③機外キャノピー開閉機構，④電気室後方ドア，⑤電気室中央ドア，⑥サーキット・ブレーカ。

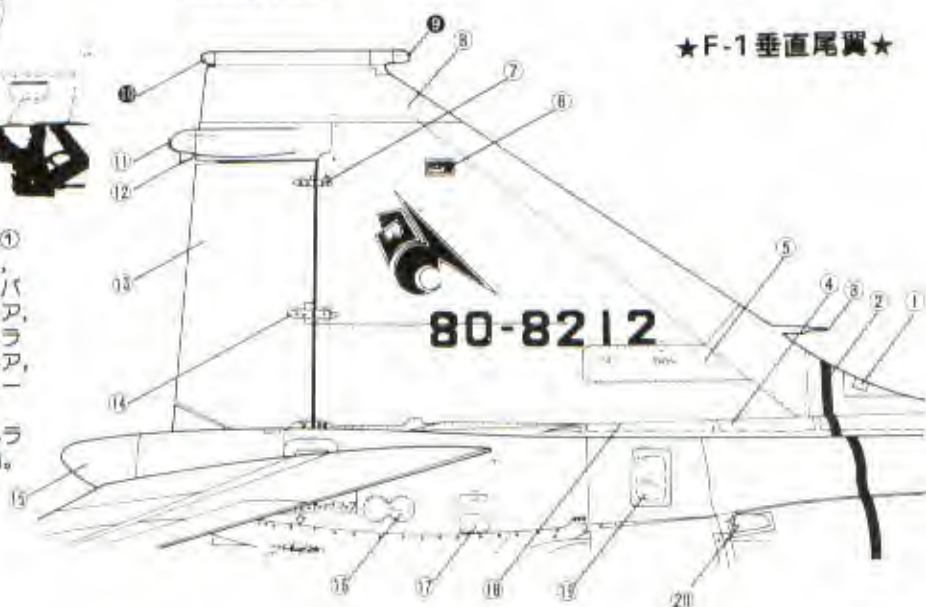
★T-2垂直尾翼★

59-5112

＊黒丸数字を付した部分がそれぞれの違いを示す。

〈F-1機首〉　①全温度センサー，②RHAWS右側方レドーム，③機首電子機器室前方ドア，④電子機器室上方ドア，⑤機首電子機器室後方ドア，⑥機外キャノピー開閉ハンドル収納室，⑦機外キャノピー開閉機構，⑧パイロット・フレッシュエア・スクープ，⑨レーダ機器室，⑩横滑り角トランスデューサー，⑪電波高度計アンテナ，⑫機首胴体灯，⑬電子機器室冷却空気排出口，⑭液体酸素オーバーボード・ドレン，⑮下部Tacan，⑯電波高度計アンテナ，⑰ラダーロッド点検口，⑱UHF-DFアンテナ，⑲SIF/IFFアンテナ。

〈F-1垂直尾翼〉　①後部胴体灯，②ドーサルカバー，③Qフィール・ピトー管，④ドーサルカバー，⑤ベント・バルブ点検口，⑥ビーコン灯，⑦垂直安定板ヒンジカバー，⑧垂直尾翼翼端カバー，⑨RHAWS前方アンテナ，⑩RHAWS後方アンテナ，⑪尾灯，⑫燃料ベント・マスト，⑬ラダー，⑭ラダー・ヒンジカバー，⑮ポップアップドア，⑯/⑰水平尾翼サーボ点検口，⑱ドーサルカバー，⑲操縦装置/Qフィール・センサー点検口，⑳前方エンジン室冷却室空気排出口。

★F-1垂直尾翼★

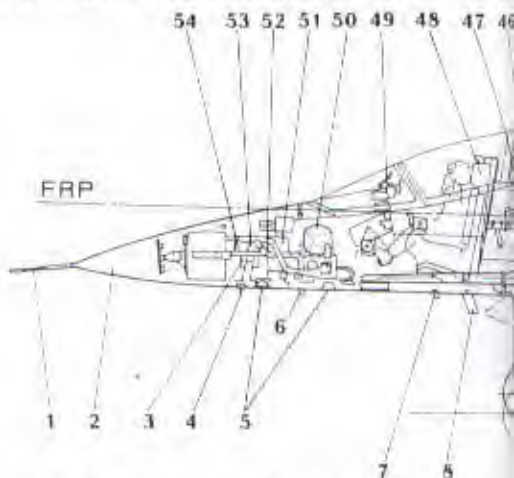
80-8212

〈F-1前胴後部〉　①ホイスト・ポイント，②後部電子機器室カバー，③電気室後方ドア，④ストライク・カメラ窓，⑤電気室中央ドア，⑥サーキット・ブレーカ。
※ストライク・カメラはT-2後期型も装備。

T-2/F-1 兵装システム

〈T-2後期型〉　T-2は戦技訓練に使用するため設計時からバルカン砲とFCSの搭載を要求されており，後期型は三菱電機が開発したJ/AWG-11 FCSと日特金属製のJM 61 20㎜バルカン砲を装備しているが，前期型はレーダ，バルカン砲とも装備しておらず，兵装システムはない。

T-2のハード・ポイントは合計5ヵ所で，その配置は胴下1ヵ所，主翼下面の内外舷に各2ヵ所ずつとなっており，このほか左右の主翼端にはAIM-9B/AAM-1用ランチャーの装着が可能である。バルカン砲の携行弾数は最大750発，薬莢はすべて機内の空薬莢室に回収するが，リンクは胴体下面やや右寄りに設けられたリンク射出シュート(デリンカ)を通じて機外に投棄される。それぞれに搭載可能な兵装の種類はリストに示すとおりで，胴下および内舷パイロンには燃料配管があり，容量220 Gal.の増槽を各1本ずつ合計3本まで装備できる。

〈F-1〉　一方，F-1はT-2後期型のJ/AWG-11から発達したJ/AWG-12レーダを装備，J/APN-44電波高度計，J/ASN-1慣性航法装置，J/APR-3RHAWS J/A24G-3 エアデータ・コンピュータなどを新たに導入して航法/攻撃能力の充実を図っている点で，練習機としての範囲を超えないT-2後期型とはあくまで一線を画した存在である。

F-1のFCSはJ/AWG-12レーダ，HUD，J/ASQ-1兵装投下管制計算機(WRC)，HUDサイトヘッドから構成され，WRCはレーダ，HUD，INS，電波高度計ならびにエアデータ・コンピュータからの信号を入力，データとして処理し，各モードに対応した管制計算を行なった後にその出力をレーダとHUDへ供給する。J/AWG-12レーダは空対空モードで目標を捜索，アクイジションおよび追尾機能を持ち，コクピットのレーダ・スコープ上に目標距離とレンジ・レート，目標位置ならびに自機のステアリング信号を表示するほか，ガンサイトに対して目標距離と目標位置信号を供給する。また空対地モードではPPI表示によるグラウンド・

マッピングならびに対地測距機能を持つ。そして空対地モードではJ/ASQ-1のコンピュータ計算によるCCRP(投下地点連続計算)とCCIP(弾着地点連続計算)，オフセット爆撃の諸元計算が可能なほか，ASM発射管制機能を有する。

ハード・ポイントは合計5ヵ所でT-2と変わらず，バルカン砲装備もT-2後期型と同じである。しかしながら支援戦闘機として低高度での激しいマヌーバーに耐える主翼構造の強化は兵装搭載量の増加にも貢献しており，必ずしもバラエティには富まないが，DER/FERの使用により500 *lb*爆弾ならば最大12発まで搭載可能である。なおDERは胴下および主翼内・外舷すべてのパイロンに装着できる。ただし爆弾4発を同時に携行可能なFERは，パイロン容量の制限から胴下だけに限られる。

それぞれに搭載できる兵装はリストのとおりで，これらのほか開発中のXASM-1を内舷パイロンに1発ずつ装備可能だが，現在のところオーソライズされていない模様である。

☆T-2/F-1
兵装ステーション配置☆

▼T-2後期型搭載兵装リスト

搭　載　兵　装	TIP	LO	L I	CTR	R I	RO	TIP	キット
AIM-9Bサイドワインダー	●						●	F/H
JM117 750 *lb*通常爆弾		●	●	●	●	●		F
JLAU-3/Aロケット・ポッド		●	●		●	●		F/H
SUU-21/Aディスペンサー				●				
CBLS-200Aディスペンサー			●	●	●			
220Gal増槽			●		●			F/H

※キット欄のFはフジミ，Hはハセガワのキットに含まれていることを示す。

▼F-1搭載兵装リスト

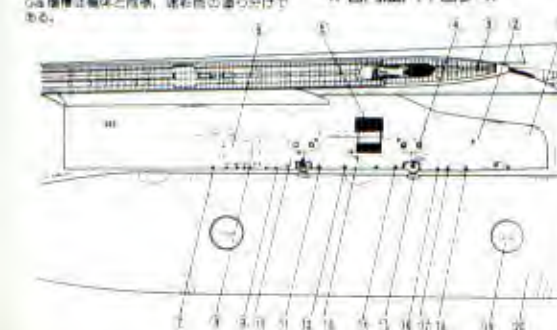
搭　載　兵　装	TIP	LO	L I	CTR	R I	RO	TIP	最大搭載数
AIM-9B/AAM-1	●	●				●	●	4
JLAU-3/A，RL-4/RL-7		●	●		●	●		4
500 *lb* LDGP爆弾		●● DER	●● DER	●●●● FER	●● DER	●● DER		12
JM117 750 *lb*通常爆弾		●	●	●	●	●		5
SUU-21/Aディスペンサー				●				1
CBLS-200Aディスペンサー			●	●	●			3
220Gal増槽			●	●	●			3

※DER/FERは，それぞれDERおよびFER使用時の搭載数を示す。
※JLAU-3/Aは70㎜FFAR×19発，RL-7は70㎜FFAR×7発，RL-4は127㎜FFAR4発を収容するロケット・ポッド。
※SUU-21/Aは25*lb*訓練弾6発，CBLS-200Aは25*lb*訓練弾4発と70㎜FFAR4発を収容する爆弾/ロケット弾コンビネーション・ディスペンサーである。

〈F−1機体内部配置〉

①ピトー管、②レドーム、③AHRS増幅器、④横滑り角検出器、⑤電波高度計アンテナ、⑥下部Tacanアンテナ、⑦SIF/IFFアンテナ、⑧UHFアンテナ、⑨前車輪、⑩JM61A−1 20㎜バルカン砲、⑪ストライク・カメラ(右側)、⑫空調装置、⑬燃料ブースター・ポンプ、⑭FER(フォア・エジェクターラック)、⑮胴下パイロン、⑯スロットル・コントロール・ケーブル、⑰主車輪、⑱スピードブレーキ作動筒、⑲油圧リザーバ、⑳スタータ、㉑油圧ポンプ、㉒点火ユニット(DC電源)、㉓点火ユニット(AC電源)、㉔燃料移送ポンプ、㉕アレスティングフック作動筒、㉖アレスティングフック、㉗ドラッグシュート室、㉘ラダー・サーボ機構、㉙燃料ベント・マスト、㉚尾灯、㉛RHAWSアンテナ、㉜UHFアンテナ、㉝ビーコン灯、㉞コンパストランスミッタ、㉟圧力リリーフ・バルブ、㊱燃料ベント・バルブ、㊲Qフィール・ピトー管、㊳TF-40-IHI-801Aターボファン・エンジン、㊴一次熱交換器、㊵燃料ベント配管、㊶上部Tacanアンテナ、㊷弾薬箱、㊸ガンカメラ・コントロールユニット、㊹RHAWS受信計算機、㊺インターフェース・ユニット、㊻慣性航法ユニット、㊼ジャンクション・ボックス、㊽ES-7J射出座席、㊾サイトヘッド、㊿液体酸素コンバータ、51 J/ARN-53 Tacan送受信機、52 レーダ冷却用配管、53 J/ARC-51UHF送受信機、54 J/APX-101 SIF/IFF送受信機。

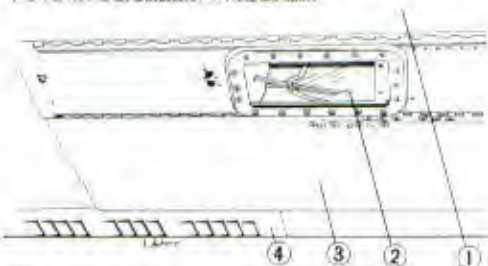
★DER/Mk.82LDGP爆弾(F−1)★

〈DER/FERとMk.82LDGP爆弾〉 ①Mk.82LDGP爆弾、②ダブル・エジェクターラック、③サスペンション・ラグ、④No.1燃料タンク・キャビティドシン、⑤フォア・エジェクターラック、⑥胴下パイロン。

★ストライク・カメラ位置(F−1)★

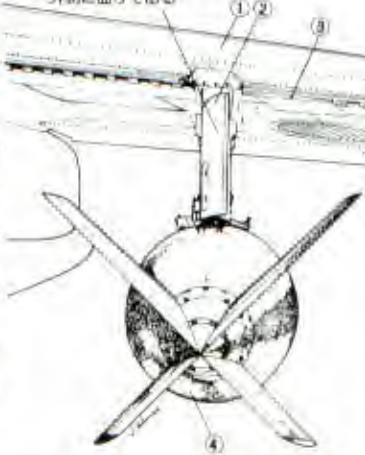
〈ストライク・カメラ位置〉 ①バッテリー室の後部、②ストライク・カメラ窓、③前脚後方ドア、④応急車両開閉。

★FER/Mk.82LDGP爆弾(F−1)★

〈塗装メモ〉 DER/FER、パイロンはライトガルグレイFS16440、Mk.82LDGP爆弾の実弾はオリーブドラブに塗られるが、ダミー弾はライトブルーに塗装して識別を容易にしている。220Gal増槽は機体と同色、迷彩色の塗り分けである。

★右内舷パイロン★

〈右内舷パイロン〉 ①ノーズカバー、②ASMアンビライカル・ディスコネクト、③ミサイル・ランチャー、④ラック取付けボルト、⑤警告プレート(赤)、⑥ストア・コネクタ点検口、⑦エア接続口、⑧燃料タンク接続口、⑨30inフック、⑩ラック・コネクタ点検口、⑪14inフック、⑫兵装投下スイッチ、⑬安全ピン、⑭アーミング・ワイヤ接続口、⑮スウェイブレース、⑯30inフック、⑰アーミング・ワイヤ接続口、⑱ECMポッド接続口、⑲増槽給油口、⑳220Gal増槽。

T−2、F−1とも内舷パイロン後端は外側に折り曲げた形状としている。これはストア搭載時の重安定性不足を補填するための措置で、両機の後期から220Gal増槽の尾部フィン取付角の下面からX型に改められた。

〈右内舷パイロン〉 ①後縁フラップ、②右内舷パイロン、③外側スポイラ・サーボ点検口、④220Gal増槽。

マーキング仕様

★T-2 前期型 塗装/マーキング仕様★

■第4航空団第21飛行隊所属T-2後期型(59-5130)■
T-2後期型は全面ライトガルグレイFS.16440一色で，機首レドームはつや消し黒のネオプレーン・コーティングを施してある。垂直尾翼のマーキングは第4航空団第21飛行隊のもので，ライトグリーンに白フチがつく。なおバルカン砲ブラスト・チューブと発射ガス・パージ用空気取入口には耐蝕鋼を使用しており，この部分は塗装を避けている。

T-2量産型の塗装様式は，主としてCBT課程の訓練に用いる前期型と，CT課程に用いる後期型とでやや異なっており，前期型がライトガルグレイFS.16440とインタナショナルオレンジFS.12197に塗り分けたごく派手ないでたちであるのに対し，後期型は全面ライトガルグレイ1色という地味な塗装で，レーダおよび機関砲搭載といった装備のちがいを別にしても，より実戦機に近い雰囲気を備えている。塗装およびマーキングの仕様は図に示すとおりだが，以下これに補足して説明を加えておく。

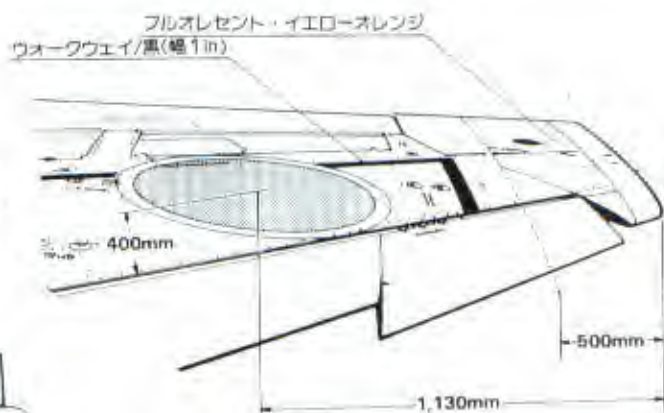
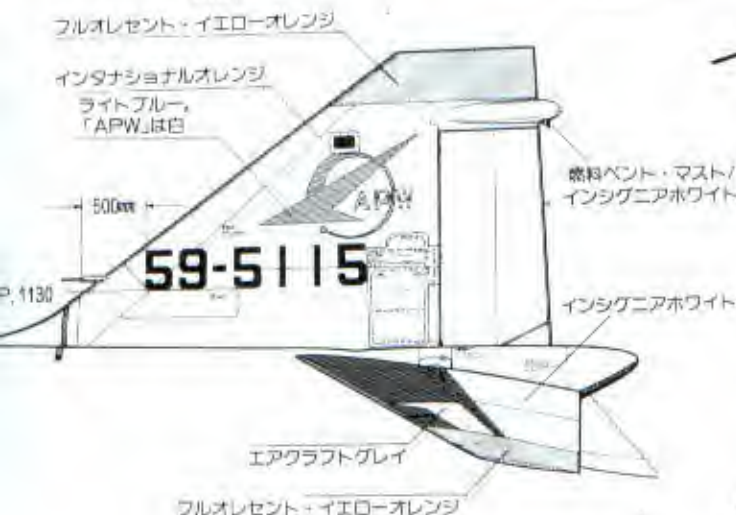
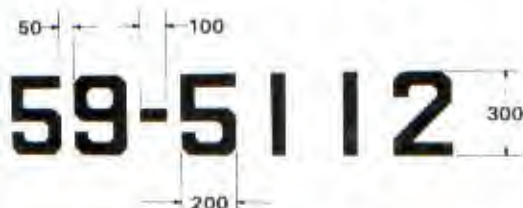
前期型では識別を容易にし，空中衝突を回避する目的で機首と垂直尾翼をインタナショナルオレンジFS.12197，各翼端はフルオレセント・イエローオレンジANA.634による特殊標示を行なっており，主翼フィレットの前縁部はインシグニアレッドFS.11136である。ちなみに後期型では機首レドームにつや消し黒のレインエロージョン・コーティングを施しているが，前期型のノーズコーンは風防前方の反射よけ同様，ポリウレタン・エナメルを用いた通常のつや消し黒塗装である。塗料はポリウレタン・エナメルが最も多いほか，アクリルラッカーを併用(インタナショナルオレンジ)しており，フルオレセント・イエローオレンジはインシグニアホワイトを2度塗りした上からMIL-P-21563規格の螢光塗料を3回塗布して仕上げている。なおブラスト・パネルや水平尾翼前縁ならびに後部胴体下面などのチタン合金使用部，耐蝕鋼を用いた機関砲ブラストチューブは無塗装である。「日の丸」は直径760mm，幅51mmの白フチがつき，グロッシーのアクリルラッカーを用いている。

■機体内面の塗装■

ダークガルグレイFS.36231；コクピット内部。インシグニアホワイトFS.17875；空気取入口ダクト内部，前脚および主脚室(脚および脚ドア内面を含む)，スピードブレーキ室および内面，バッテリー室，電気室および機関砲室(ドア内面を含む)。

■マーキング■

現在T-2を用いた訓練は松島基地第4航空団の2個飛行隊で行なわれており，現行のマーキングは昭和52年7月に制定したもので，松島を象徴する松と，数字の4を組合わせ，しかも超音速機らしさを表現するため鋭角的なデザインにしてある。配色は飛行隊ごとに異なり，第21飛行隊はライトグリーンと白，第22飛行隊はライトグリーンと黄の組合わせである。なお第21飛行隊のT-2前期型は50年半ばから52年6月まで，数字の4をデザインした旧第4航空団のマークを描いていた。

ほかのT-2使用部隊としては航空実験団と第3航空団第3飛行隊があり，ともにそれぞれのマークを描いている。

※各迷彩色の周囲はボカシ仕上げ，塗り分けの機体ごとの変動は60cm以下とする。

支援戦闘機F-1は昭和52年2月25日，迷彩塗装も鮮やかにデビューしたが，F-1への迷彩導入に際しては航空医学実験隊が主体となって研究を行ない，実際に浜松南基地のF-86Fに数種類の塗装を施して比較検討の結果，現在のような塗装様式に決定されたもので，基調となっているのは緑と褐色。これは上空から見た場合，地形に溶け込んで保護色になるものとされ，山岳地帯が多くしかも緑豊かなわが国の地形を考えればまず妥当な配色と思われる。

F-1の迷彩色は，正式には濃松葉色，薄松葉色および黄土色と呼ばれ，3色ともつや消しである。迷彩色の色調はマンセル表色系に基づいて指定されており，濃松葉色は2.5G4/4，薄松葉色は7.5GY4/2，黄土色は10YR7/2。ちなみにこれら3色を米連邦規格標準色指定番号表に求めると，濃松葉色はフィールドグリーンFS.34097，薄松葉色はグリーンFS.34108，黄土色はブラウンFS.30372に相当する。なお下面色は当初から米連邦規格に基づくライトガルグレイFS.16440を指定していた。迷彩塗装のパターンはJ.T.O.1-1-4第Ⅵ節に所定のものが図示されているが，塗装に際しては，さほど厳格さを求めておらず「機体ごとの変動は60cm以下とする」旨の指示がある。風防前方の反射よけはブラッ

クFS.37038でT-2と変わらず，迷彩色はアクリルラッカー，下面色はポリウレタン・エナメルを使用している。なお機体内面の塗装はT-2と共通である。

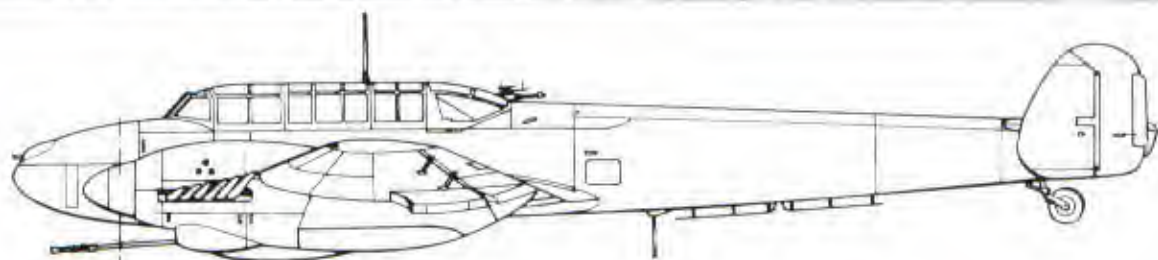
■マーキング■

マーキングは基本的には従来どおりだが，迷彩効果を損なわないよう「日の丸」，シリアルナンバー，ラジオコール・ナンバーともT-2の2/3のサイズを基準としており，すべてつや消しラッカーを使用している。現在のところF-1使用部隊は第3航空団の2個飛行隊のみで，部隊マークは1種類に限られる。現行のマークは昭和53年3月31日付をもって第3航空団が三沢基地に移動した後に制定されたもので，3Wを青森県の地形と，名産のリンゴ風にデザイン化しており，赤地に白フチという配色である。

Messerschmitt Bf110

Bf110はゲーリングの提唱したゲシュワーダー(駆逐機)構想のもとに開発された長距離援護戦闘機だったが、バドルオブブリテンにおいてそのもくろみはもろくもくずれてしまった。今回からこのBf110を2回に分けて特集するわけだが、今回は"Bf110とその搭載機銃"

▲生産ラインに並ぶBf110D-1。胴体下に1,200ℓの燃料タンクを装備しており，当時は"Dackel bauch"(ダックスフントの腹）と呼ばれていた。
▼尾部を持ち上げ，機首のMG17とMGFFの射線調整を行なうBf110E。主翼の前縁スラットが開状態なのに注意。
▼誘導路に並んだBf110C夜戦型。20㎜MGFFの発射口と空薬莢排出口がよくわかる。後方の機体はまだ着陸灯をつけたままで，帰投着後の撮影と思われる。
▲1/ZG26のBf110D，900ℓ大型増槽を装備した長距離戦闘爆撃型で，胴体下にETC500爆弾架を装着して，500kgまでの爆弾を1発搭載できた。

MESSERSCHMITT Bf 110 was developed as an answer to concept of Zerstorer(destroyer) having two engines and outstanding range as a fighter. The vital role expected was to escort bombers penetrating deep into enemy heartlands. In reality, however, encountering with Spitfires and Hurricanes of RAF Fighter Command during the Battle of Britain the Destroyer was proved disastrous. Its firepower could not make up the lack in maneuverability and was simply no match for single seater fighters. Nevertheless, the Bf 110 was a unique and one of the most talked-about planes of the World War II of which variants are featured here and more in next issue.

◆メッサーシュミットBf110C-1データ◆
全幅16.20m，全長12.07m，全高4.12m，主翼面積38.4m²，全備重量6,028kg，エンジンDB601A-1(1,050hp×2)，最大速度538km/h，実用上昇限度10,000m，航続距離1,400km，武装MG17×4，MGFF×2，MG15×1。

▲重戦闘爆撃型Bf110G-2/Rの側面図。エンジンは1,475hpのDB605B-1を搭載しており，武装は機首にMk.108 2挺，MG151 2門，胴体下には37mm FLAK(高射砲)18 1門，後部旋回銃座にはMG81Z 2連装が1挺装備されている。G-2/Rは1942年から配備されたタンクハンター。

▶Bf110G-2のラインアップ。G型は機首の20㎜砲をMG151に，後部銃座の旋回機銃をMG81 2連装に換装した戦闘爆撃機。
▲MG17 7.92㎜機銃の調整を行なう地上整備員。機体はBf 110C夜戦型で，まっ黒な塗装の上にNJG 1のエンブレムが見える。

◀MG17へ7.92㎜弾を給弾するクルー。機首に書かれたクローバーとくつのエンブレムからII/ZG26の所属機と思われる。なおこの機体には付いていないが，夜戦型などの風防前面は57㎜厚の防弾ガラスが装備されており，機体各部の装甲も強化されている。

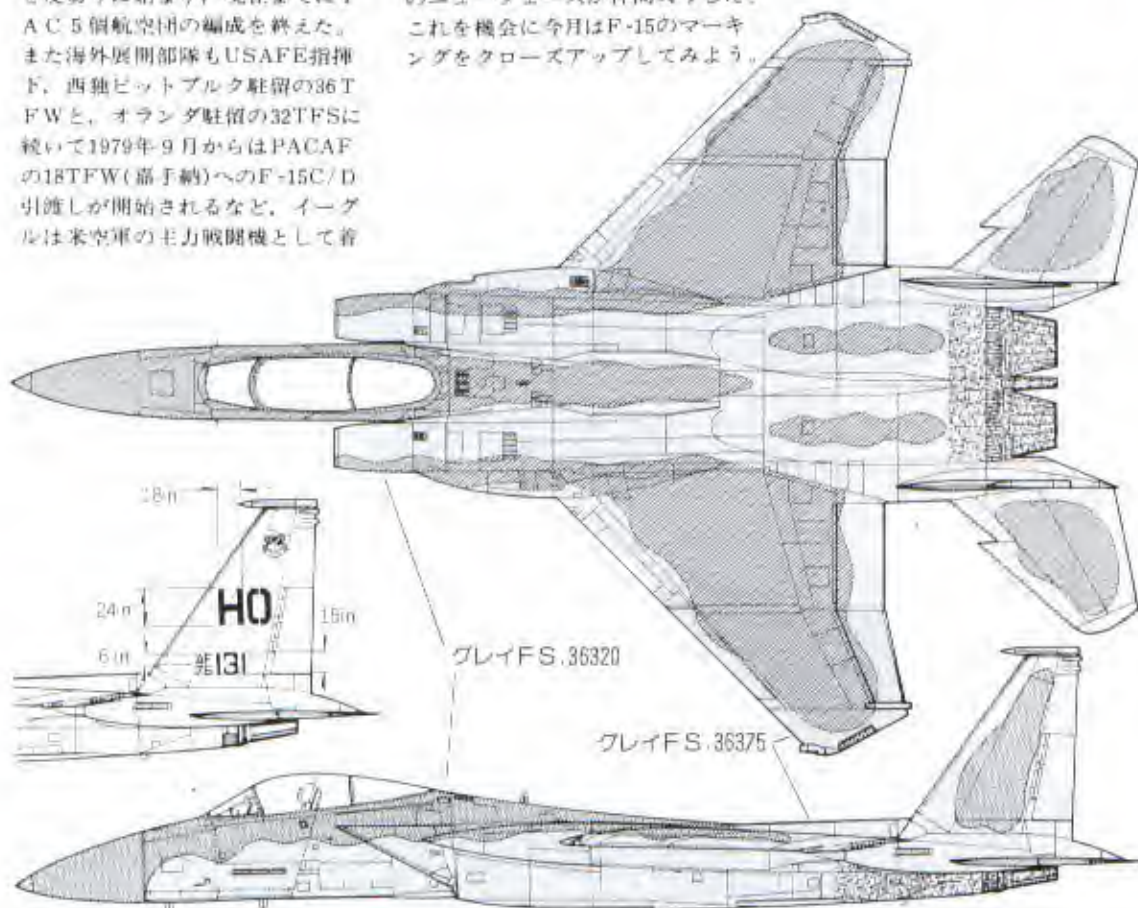
▲尾部射手席のMG15 7.29㎜旋回機銃。射手の手にしているのは150発装弾できるサドルタイプのマガジンで，パイロットと射手の間には装甲板が装備されている。
▼III/ZG26のBf110E-2。てんとう虫のエンブレムがその所属を表わす。機上の整備員はMG17の銃身交換作業中。

★モデルをグレードアップする基本塗装

マクダネルダグラス F-15 イーグル

スーパーファイター，F-15イーグルの米空軍への配備が進んでいる。F-15の部隊配備は1974年11月14日，アリゾナ州ルーク空軍基地の58TFTW/555TFTSにF-15B(73-108)“TAC1”が引渡されたのを皮切りに始まり，現在までにTAC 5個航空団の編成を終えた。また海外展開部隊もUSAFE指揮下，西独ビットブルク駐留の36TFWと，オランダ駐留の32TFSに続いて1979年9月からはPACAFの18TFW(嘉手納)へのF-15C/D引渡しが開始されるなど，イーグルは米空軍の主力戦闘機として着実に戦力化の道を歩んでいる。

一方モデルの世界に目を転じてもスーパーファイター，F-15イーグルの人気は絶大で，1/144から1/32に至るまで各スケールが揃っており，さらにモノグラムから1/48スケールのニューフェースが仲間入りした。これを機会に今月はF-15のマーキングをクローズアップしてみよう。

★COMPASS GHOST GRAY SCHEME★

F-15イーグルは米空軍への就役当初，機体を全面エアスーペリオリティ・ブルーFS.35450（FS.15450）と称するライトブルーに塗装していたが，後日，ネリス空軍基地57FWW(現在の57TTW)での空中における発見難易度の評価試験の結果から，ブルーよりも濃淡2色のグレイを用いた迷彩の方が有効とわかり，グレイFS.36375/FS.36320の迷彩に変更されることになった。このグレイ迷彩は，F-15Aに対しては34号機以降(s/n73-100)，F-15Bは10号機以降(s/n75-081)に生産時から適用されることとなり，それ以前すなわちエアスーペリオリティ・ブルーの姿で完成した機体にはIRAN時に再塗装するという措置がとられた。

迷彩のパターンは図のように左右対称の塗り分けとなっており，双垂直尾翼の内側と外側では濃淡が逆のリバース・イメージである。使用する塗料はグレイFS.36375/FS.36320ともにMMS-420ポリウレタン塗料で，この2色は混合比こそ異なるものの，いずれもブルーFS.35237とグレイFS.36622の配合により得られるとのこと。ちなみにグレイFS.36375はグレイFS.36622 57%＋ブルーFS.35237 43%。一方のグレイFS.36320はその逆の混合比(FS.36622 43%＋FS.35237 57%)であるといわれる。

マーキングとしては各種の注意書きと国籍標識のほか，ユニットを識別するためのテイルコードとエンブレム，スコードロン・カラーの帯などがあって，テイルコードとスコードロン・カラーは垂直尾翼に，一方，所属航空団もしくは飛行隊のエンブレムは胴体側面に描くのが常である。次に基本的なマーキングの仕様を示しておく。

解説・三田知夫
イラスト・桜井定和／北沢東道／大沢郁市

★F-15A/C塗装仕様★

◀F-15イーグル　部隊リスト▶

1st Tactical Fighter Wing, Langley AFB, VA,			
●27th	TFS	"FF"	黄
●71stf	TFS	"FF"	赤
●94th	TFS	"FF"	青
36th Tactical Fighter Wing, Bitburg AB, W.Germany.			
●22nd	TFS	"BT"	赤
●53rd	TFS	"BT"	黄
●525th	TFS	"BT"	青
49th Tactical Fighter Wing, Holloman AFB, NM.			
●7th	TFS	"HO"	白・黒チェッカー
●8th	TFS	"HO"	赤
●9th	TFS	"HO"	黄
33rd Tactical Fighter Wing, Eglin AFB, FLA.			
●58th	TFS	"EG"	青
●59th	TFS	"EG"	黄
●60th	TFS	"EG"	赤
18th Tactical Fighter Wing, Kadena AB, Okinawa.			
●44th	TFS	"ZZ"	青
●67th	TFS	"ZZ"	赤
●12th	TFS	"ZZ"	緑（1980年中に転換）
●32nd	TFS	"CR"	赤
Soesterberg AB, Netherlands.			
405th Tactical Training Wing, Luke AFB, AZ.			
●461st	TFS	"LA"	緑／黄
●550th	TFS	"LA"	緑／黄
●555th	TFS	"LA"	緑に白星
57th Tactical Training Wing, Nellis AFB, NV.			
●422nd	FWS	"WA"	黄・黒チェッカー
●433rd	FWS	"WA"	黄・黒チェッカー

〈塗装例-1〉
★TF-15A-9(73-113)，58TFTW/555TFTS★
機体は全面エアスーペリオリティ・ブルー1色，ただし上面はフラット（FS.35450），下面はグロッシー（FS.15450）である。テイルコードとラジオコール・ナンバーは白，垂直尾翼の帯はダークグリーンの地に白星5個。胴体には58TFTWのインシグニアを塗り消した跡がある。テイルコードのレタリングはスプリット・ステンシルタイプ。なお58TFTWは1977年4月に58TTWと改称され，さらに1979年8月29日付けでF-15/F-5部門のみ405TTWに改編された。

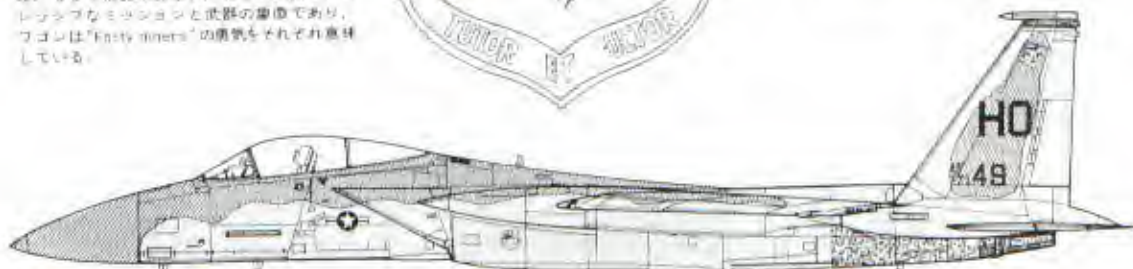
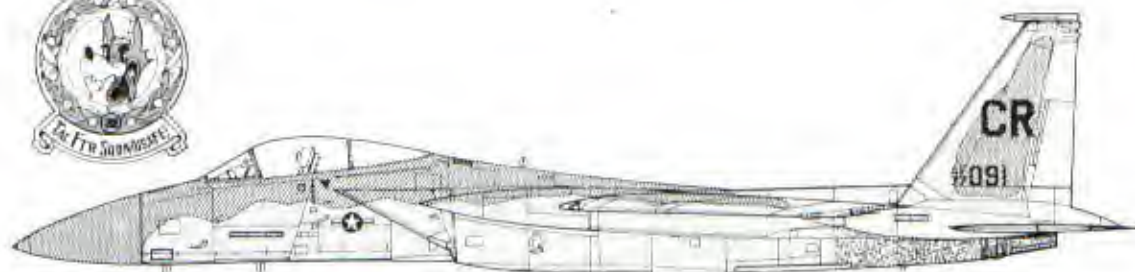
★1st Tactical Fighter Wing★
バックのシールドはグリーンと黒で斜めに2分され，黒色部分には黄色の帯，グリーンの部分には白フチつきの鉄十字がある。スクロールは白地に黒で"1st Tactical Fighter Wing"の文字が入り，周囲に黄色のフチドリがつく。

〈塗装例-2〉
★F-15A-13(75-036)，1TFW/27TFS★
機体はグレイFS.36320/FS.36375の2色迷彩，テイルコードとラジオコール・ナンバーは黒。垂直尾翼先端には27TFSのスコードロン・カラー黄色の帯が入る（外側のみ)。機首の "The Tidewater Alligator" の文字とワニは前TAC司令官ロバート・ディクソン大将の退役式典に際して描かれたもので左側のみ。 文字は赤に黄のシャドウつき，ワニはダークグリーンで背中は黄色，歯は白。白いヒトミに黒い目玉が入る。

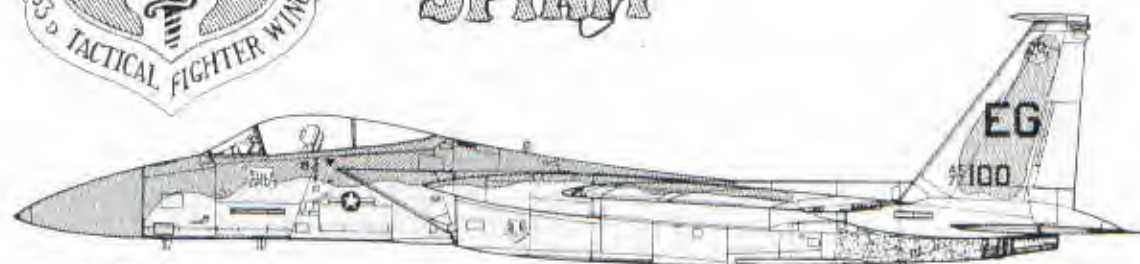
★36th Tactical Fighter Wing"
ダークブルーの円に黄色のタテと鷹を配したもので，周囲の星と背後の雲，それに羽根模様は白，タテの中央には赤のシェブロンがあり，白いスクロールに"36th Tactical Fighter Wing"の黄文字入り。

〈塗装例-3〉
★F-15A-15(76-036)，36TFW司令フレデリック・カイラー准将機★
グレイFS.36320/FS.36375の2色迷彩，テイルコードとラジオコール·ナンバーは黒。垂直尾翼先端には航空団司令の乗機を示す所属3個飛行隊のスコードロン・カラー，赤·青·黄の帯を描いている（外側のみ)。空気取入口側面には，ダークブルーの円に黄色の鷹とタテを配した36TFWのエンブレムがある。

★49th Tactical Fighter Wing★
バックは稲妻をはさんで上から青・赤・黄の3色。稲妻模様と仮面は白に黒フチドリ。白い南十字星とワゴン(ディテールは黒)を配している。"49"のモットーである"Tutor et Ultor"(I protect and avenge の意)は白地に黒文字。ちなみにこれらの図案は以下のような意味を持つ。まず散りばめた南十字星は"49"最初の海外任地がオーストラリアであったことの記念。そして稲妻は攻撃力、騎士の仮面はアグレッシブなミッションと武器の象徴であり、ワゴンは"Frisky diners"の勇気をそれぞれ意味している。

▲バックの山なみと飛行機のシルエット、"City of Alamogordo"の文字は黒。垂直尾翼先端の塗り分けは黄・白/黒チェッカー・赤の順。黄と赤の帯には49TFWのエンブレムのデザインを組込んでおり、ワゴンは黒で稲妻は赤、騎士の仮面は白である。

〈塗装例-4〉
★F-15A-20(77-149) "City of Alamogordo", 49TFW司令乗機★
機体はグレイFS.36320/FS.36375の2色迷彩，テイルコードとラジオコール・ナンバーは黒。垂直尾翼先端には49TFW所属3個飛行隊のスコードロン・カラーを用いた3本の帯がある。スコードロン・カラーの帯は上から黄・白/黒チェッカー・赤の順で，黄色部分にはワゴンと仮面，赤色部分には仮面と南十字星を配している。空気取入口側面のエンブレムは49TFWのもの。

〈塗装例-5〉
★F-15A-19(77-091), 32TFS★
グレイFS.36320/FS.36375の2色迷彩だが，機首レドームのみエアスーペリオリティ・ブルーとなっているのが面白い。テイルコードとラジオコール・ナンバーは黒，垂直尾翼にはスコードロン・カラー，赤の帯がある（外側のみ）。空気取入口側面のエンブレムはオオカミの顔をデザインした32TFSのもの。

McDonnell Douglas F-15 EAGLE

★33rd Tactical Fighter Wing★
ダークブルーと黄色のシールドで中央に剣と立ちのぼる炎を配したもので、剣は黒地に白のディテールが入る。炎は赤と白。スクロールは白地に黄色のフチどりがつき、"33rd Tactical Fighter Wing" の文字も黄色。

〈塗装例-6〉
★F-15A-19(77-100)"Gulf Spirit"，33TFW司令乗機★
機体はグレイFS.36320/FS.36375の2色迷彩，テイルコードとラジオコール・ナンバーは黒。垂直尾翼先端には33TFW所属3個飛行隊のスコードロン・カラー，青・黄・赤（前方から）3色に塗り分けた帯，機首にはフロリダ州地図と"Gulf Spirit"の文字を描いている。"Gulf Spirit"は赤と青の塗り分けで黒フチがつき，それぞれに白星が入る。フロリダの地図は白に黒フチ，エグリン基地を示す星は黒。空気取入口側面には33TFWのエンブレムがある。

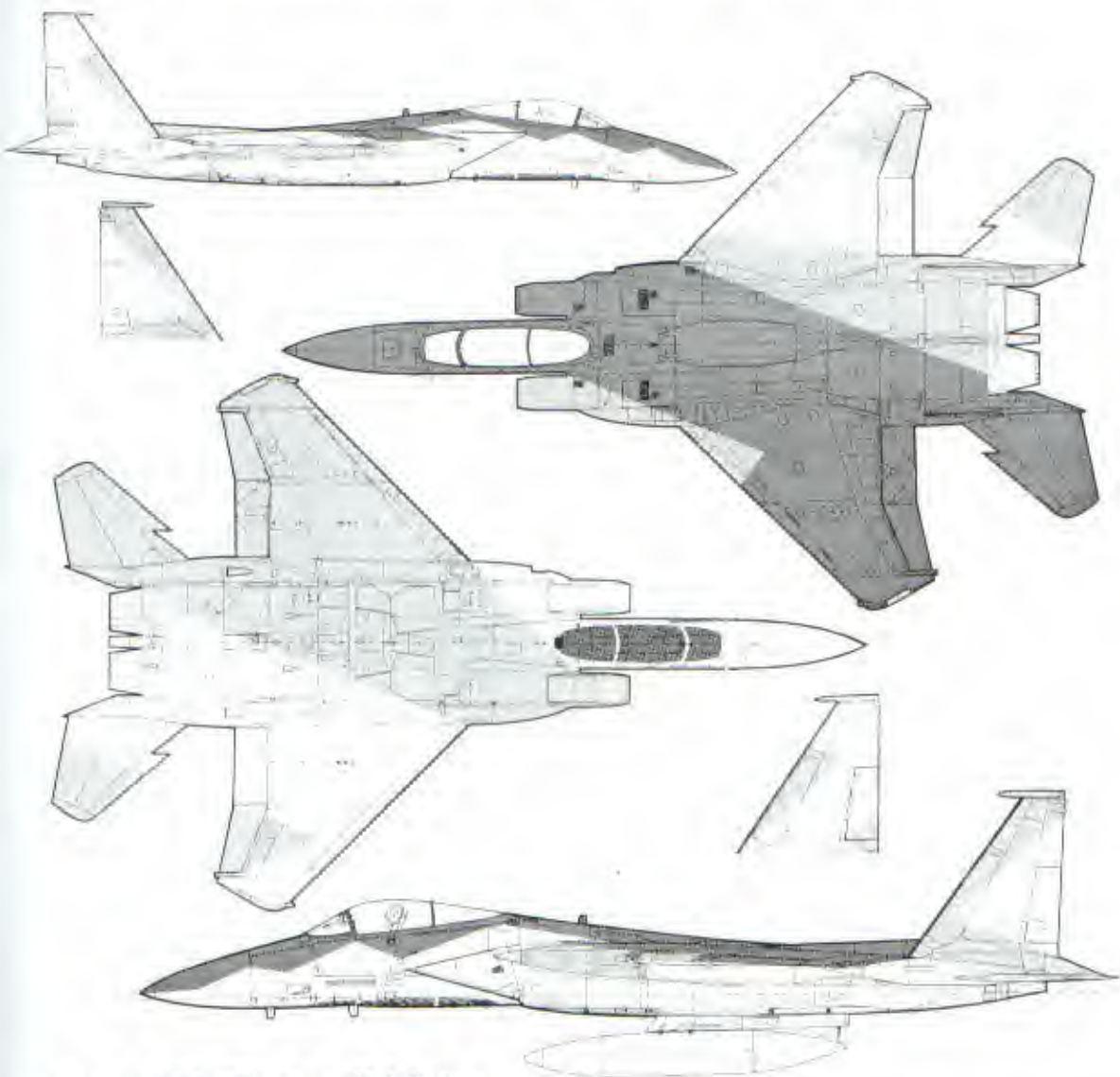
★67th Tactical Fighter Squadron★
ウオルト・ディズニーのデザインによる"Fighting Cocks"が67TFSのエンブレムで、トサカは赤、クチバシと足は黄色、尾羽根は赤・白・青の順で、足もとにも同じ塗り分けのストライプがある。グローブは赤色、セーターは上からブルーグリーン、ライトブルーグリーン、黒のしま模様。バックのシールドは白で、ニワトリのアウトラインは黒。

〈塗装例-7〉
★F-15C-21(78-488)，18TFW/67TFS★
機体はグレイFS.36320/FS.36375の2色迷彩，テイルコードとラジオコール・ナンバーは黒。垂直尾翼にはスコードロン・カラー赤の帯と，PACAFのエンブレムを描いている。胴体のエンブレムは18TFWのもの。右側にはウオルト・ディズニーのデザインによる67TFSの"Fighting Cocks"のエンブレムを描いている。

★57th Tactical Training Wing★
バックのシールドはくすんだライトグリーンに黄色のフチどりがつき、ブルズアイは黄色地に黒、弾丸は赤。スクロールは白地に黄色のフチどり、"57th Tactical Training Wing"の文字は黒。

〈塗装例-8〉
★F-15A-11(74-124)，57TTW/433FWS★
機体はグレイFS.36320/FS.36375の2色迷彩，テイルコードとラジオコール・ナンバーは白。ちなみにグレイ迷彩と白のテイルコードの組合わせは57TTWのみである。垂直尾翼にはTACのエンブレムと黄・黒2色のチェッカーを描いており，空気取入口側面にはレティクルと弾丸を組合わせた57TTWのエンブレムがある。

★Keith Ferris paint scheme★

米空軍はF-15の開発試験とほぼ歩調をあわせて制空戦闘機に有効な迷彩塗装の評価試験を実施したが，そのひとつに航空機画家K．フェリス氏のデザインによるスプリッタ迷彩がある。これは通称“Ferris Camouflage”の名で知られており，ルーク空軍基地58TFTW所属の4機(F-15A/TF-15A各2機)に適用された。これら4機とも濃淡3色のグレイを基調としており，迷彩パターンは共通だが，カラーの組合わせはそれぞれ異なる。このフェリス迷彩でユニークなのはコクピット直下に姿勢欺瞞用の“キャノピー”を描いて格闘戦時の姿勢判別をしづらくしていることで，いずれの場合も模擬キャノピーは最もダークトーンのグレイを用いて迫真感を持たせているのが面白い。なお迷彩効果を高めるためマーキングは一切記されておらず，ラジオコール・ナンバーのみ最少限の大きさで記入している。

★フェリス迷彩機のカラー組合わせ★

シリアル	モデル名	ライト	メディアム	ダーク	キャノピー
74-0089	F-15A-10	FS.36440	FS.36231	FS.36320	FS.36118
74-0110	F-15A-11	FS.36622	FS.36440	FS.36231	FS.36231
73-0111	TF-15A-8	FS.36440	FS.36231	FS.36118	FS.36118
74-0139	TF-15A-11	FS.36440	FS.36231	FS.36118	FS.36118

F/A-18 HORNET

F-18は現在パタクセントリバー(パックス)地に評価試験中で，昨年10月には空母アメリカでのシートライアルも行なわれた。ここではパックスにおけるホーネットの近況をお伝えしてみたい。

The first F-18 with McDonnell Douglas technicians making final checks before another test flight

F-18 No. 6, serial 160780, is used for high altitude spin test.

▼試験飛行を前に、最後のプリフライト・チェックを受けるF-18A 1号機(160775)。すずめ蜂のマークの下には機外通話用接続口のアクセスドアがある。
▲スピンテストにおける高目視性確保のため、赤く塗装されたF-18A 6号機(160780)。AIM-9の取付け角度に注意。

▼同じく6号機。2枚に分かれたドループ・エルロンと最大作動角45°というダブルスロッテッド・フラップはハニカム構造の上にグラファイト複合材料とエポキシ樹脂からなる外皮をもつ。主翼端のAIM-9サイドワインダーAAMはもちろんイナート(模擬弾)。

マーチン・ベイカー
Mk.10射出座席

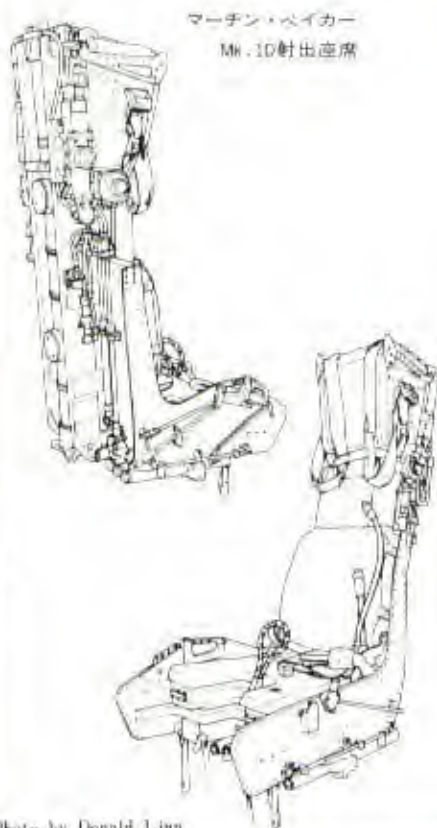
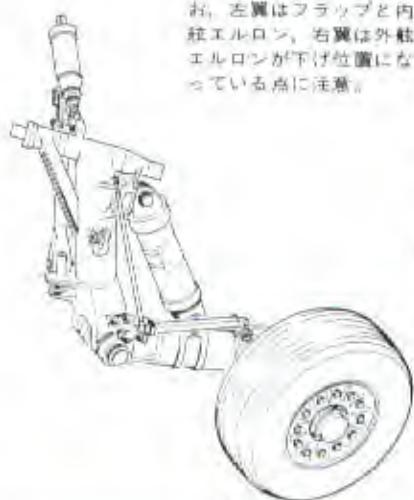



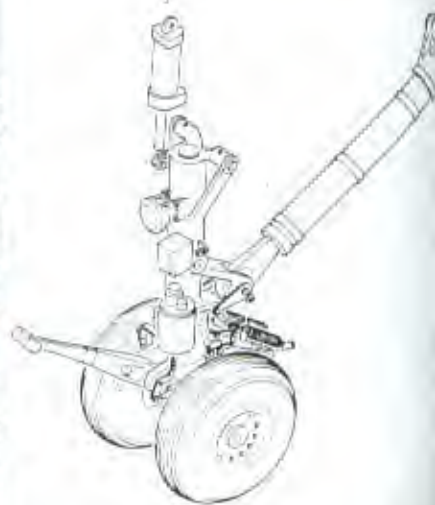
Photo by Donald Linn

Three quarter view of No.6 shows clearly the port drooping aileron.

Head on view of F-18 No.5. The port aileron and flaps are in the down position while only the starboard aileron is down.

▲5号機のフロントビュー。ストレーキの描く独得のラインがわかる。なお，左翼はフラップと内舷エルロン，右翼は外舷エルロンが下げ位置になっている点に注意。

Starboard view of nose wheel. The catapult strop link is in the landing position.

▲主脚は空母運用能力の付加と重量増大からトレーリング・アーム式の頑丈なものに換装されている。

◀前脚もカタパルトランチ用にダブルタイヤにされ，ランチ・バーが追加されている。

An inert AIM-9 Sidewinder missile mounted on the port wing of F-18 No. 6.

▲6号機に搭載されたAIM-9Lイナート弾。翼端のハードポイントには300ℓbまでの搭載が可能で，ランチャー・レールを介してサイドワインダーを搭載する。なお6号機では，燃料排出ベントが主翼端に移動している。
▶500ℓbまでの搭載能力をもつ胴体下のランチャー，スパローAAMないしはLSTポッド(右舷)およびFLIRポッド(左舷)を搭載できる。主翼付根に見えるフラップ用大型ヒンジに注意。
◀機首上面にM61A-1 20㎜バルカン砲を装備したF-18A 7号機。レドームの後方にその発射口が見える。

Port view of the AIM-7F Sparrow air-to-air missile.

左翼前縁のストレーキに内蔵されているボーディング・ラダー

The boarding ladder for the F-18 is contained in the wing leading edge extension.